LA CONTRIBUTION DU SECTEUR MARITIME À L'ÉCONOMIE CANADIENNE, 1988-2000

RASCL

LA CONTRIBUTION DU SECTEUR MARITIME À L'ÉCONOMIE CANADIENNE, 1988-2000

Septembre 2003

Préparé pour :

Division des politiques sur les océans
Pêches et Océans Canada (MPO)

Préparé par :

Carlyle L. Mitchell, Ph.D.
Roger A. Stacey Consultants Ltd.
63, cour Quinterra, Ottawa (Ontario) K1V 1K8

Téléphone et télécopieur : (613) 737-0889
Courriel : roger.stacey@sympatico.ca

106-03910/

TABLE DES MATIÈRES

Résumé iii

1.0 INTRODUCTION 1

1.1 Méthodes 2

1.2 Conclusions générales 2

2.0 LE CADRE D'ANALYSE DU SECTEUR MARITIME CANADIEN 4

2.1 Le cadre économique des océans 4

2.2 Les théories économiques applicables au secteur maritime 5

2.3 Les méthodes d'analyse économique du secteur maritime canadien 6

3.0 LA PERFORMANCE DU SECTEUR MARITIME AU NIVEAU NATIONAL, 1988-2000 9

3.1 L'industrie des pêches commerciale 9

3.1.1 La pêche en mer 9

3.1.2 La mariculture 10

3.1.3 L'industrie de la transformation du poisson 11

3.1.4 La contribution de la pêche commerciale au PIB 12

3.2 L'industrie pétrolière maritime 14

3.2.1 La contribution de l'industrie des hydrocarbures marins au PIB 15

3.3 L'industrie du transport maritime 15

3.3.1 L'industrie du transport maritime 15

3.3.2 L'industrie canadienne de la navigation maritime 17

3.3.3 L'industrie de la construction et de la réparation navales 19

3.3.4 La contribution de l'industrie du transport maritime au PIB du Canada 21

3.4 L'industrie du tourisme en mer 21

3.4.1 La pêche récréative 21

3.4.2 Le tourisme côtier 22

3.4.3 Le tourisme de croisière 23

3.4.4 La contribution du tourisme en mer au PIB 23

3.5 L'industrie de la construction maritime 24

3.6 L'industrie de la fabrication et des services maritimes 25

3.6.1 L'industrie des communications et des systèmes électroniques marins 26

3.6.2 L'industrie des technologies marines 27

3.6.3 L'industrie de l'équipement maricole 28

3.6.4 L'industrie des services maritimes 29

3.6.5 La contribution de l'industrie de la fabrication et des services maritimes au PIB 29
3.7 L'industrie des services gouvernementaux 30
3.7.1 Les services offerts par le gouvernement fédéral 31
3.7.2 Les services maritimes des gouvernements provinciaux 32
3.7.3 La contribution des services gouvernementaux au PIB du Canada 33
3.8 L'importance économique du secteur maritime au niveau national, 1988-2000 33
3.8.1 Les changements structurels dans l'économie maritime du Canada, 1988-2000 34
4.0 LA PERFORMANCE DU SECTEUR MARITIME DE LA RÉGION DE L'ATLANTIQUE ET DU QUÉBEC, 1988-2000 40
4.1 L'industrie des pêches 40
4.2 L'industrie pétrolière et gazière maritime 42
4.3 L'industrie du transport maritime 42
4.4 L'industrie du tourisme en mer 43
4.5 L'industrie de la constuction maritime 44
4.6 L'industrie des produits et des services maritimes 45
4.7 L'industrie des services gouvernementaux 46
4.8 La contribution du secteur maritime à l'économie de la région de l'Atlantique 47
5.0 LA PERFORMANCE DU SECTEUR MARITIME DE LA RÉGION DU PACIFIQUE, 1988-2000 52
5.1 L'industrie des pêches commerciale 52
5.2 L'industrie pétrolière maritime 54
5.3 L'industrie du transport maritime 54
5.4 L'industrie du tourisme en mer 55
5.5 L'industrie de la construction maritime 56
5.6 L'industrie de la fabrication et des services maritimes 57
5.7 L'industrie des services gouvernementaux 57
La contribution du secteur maritime à l'économie régionale du Pacifique 58
BIBLIOGRAPHIE 63
ANNEXE A Concordance entre la CTI de 1980 et le SCIAN du Canada 65

Résumé

Ce rapport a pour objectif d'évaluer l'impact direct de chacun des segments du secteur maritime sur le produit intérieur brut (PIB) à l'échelle nationale et régionale (Atlantique, Pacifique et Arctique). Deux rapports antérieurs, dont l'un a été publié en 1998 par le ministère des Pêches et des Océans (MPO), contiennent des données relatives au secteur maritime pour la période allant de 1988 à 1998. Le présent rapport prolonge cette période jusqu'en 2000, dernière année pour laquelle des données fiables existent pour tous les segments du secteur maritime. Il ne tient cependant pas compte de la région arctique, du fait que les données sur l'exploitation pétrolière et gazière contenues dans les rapports antérieurs touchaient principalement la production sur le continent et non pas en mer. Sans l'exploitation pétrolière et gazière, la contribution du secteur maritime à l'économie régionale de l'Arctique est faible et marginale à l'échelle nationale. Sa contribution à l'économie nationale telle qu'elle est établie dans le présent rapport est donc basée sur le secteur maritime dans les régions de l'Atlantique et du Pacifique. Conformément aux méthodes de comptabilité nationale, cette contribution est calculée sur la base de la valeur ajoutée.

L'économie nationale

En dollars courants, la valeur de la production du secteur maritime a augmenté de 16,6 milliards de dollars en 1988 à 20,7 milliards en 1995, pour ensuite décroître jusqu'à 17,5 milliards en 1997 avant de remonter à 22,7 milliards en 2000. Le taux moyen de croissance pour l'ensemble de la période était de 2,6 p. 100 en termes courants et de 0,7 p. 100 en termes réels (dollars constants de 1992). Le fléchissement de 1995-1997 dans le secteur maritime a été causé par l'état des ressources halieutiques, qui a eu un impact sur les industries des pêches, du tourisme en mer et d'autres industries satellites, ainsi que par des changements dans la politique gouvernementale qui ont entraîné une diminution importante des dépenses publiques dans le secteur maritime.

La valeur ajoutée provenant du secteur maritime a augmenté en chiffres réels de 8,9 milliards de dollars à 11,7 milliards, soit un taux moyen de 2,2 p. 100 par année. Par conséquent, la contribution du secteur maritime a augmenté de 1,49 p. 100 du PIB en 1998 pour atteindre un sommet de 1,56 p. 100 en 1991-1993, se replier jusqu'à son niveau le plus bas de 1,16 p. 100 en 1997 avant de remonter à 1,48 p. 100 en 2000. La baisse de la contribution du secteur maritime au PIB de 1993 à 1997 a été le résultat d'une décroissance dans les industries des services gouvernementaux, des pêches (en raison des problèmes de ressources) et du transport maritime. La croissance de la contribution du secteur maritime au PIB depuis 1997 a été largement influencée par l'industrie pétrolière et gazière, qui a eu une incidence bénéfique sur les industries de la construction, de la fabrication et des services maritimes, ainsi que sur celui du transport maritime, en particulier la construction navale. En 1988, les services gouvernementaux, les pêches et le transport maritime ont été, en ordre d'importance, les industries ayant contribué le plus substantiellement au PIB. En 2000, ces industries ont été l'industrie pétrolière et gazière, les pêches et les services gouvernementaux.

Le nombre total d'emplois (équivalent temps plein) dans le secteur maritime a accusé un recul, passant de 159 700 en 1988 à 152 000 en 2000, soit un taux moyen de 0,4 p. 100 par année, en raison surtout des baisses enregistrées dans les industries des pêches, des services gouvernementaux et du transport. Le nombre d'emplois a augmenté dans les autres industries, avec en tête l'industrie pétrolière et gazière (à forte intensité de capital mais à faible intensité de main-d'œuvre), qui a connu une croissance moyenne de 20,7 p. 100 par année pendant cette période, suivi par les industries de la construction maritime, avec un taux moyen de croissance de 9,9 p. 100 par année, de la fabrication et des services maritimes, de 2,8 p. 100 par année et celui du tourisme en mer, de 0,5 p. 100 par année.

Le secteur maritime a subi des changements structurels importants pendant la période 1988-2000. Ces changements se sont caractérisés par une baisse dans les segments du secteur public et du transport maritime et par une hausse dans les industries des hydrocarbures, de la construction maritime, de la fabrication et des services, du tourisme en mer et des pêches. En ce qui concerne les industries en déclin, la contribution du secteur public à la production a baissé de 47,7 à 20,6 p. 100, et sa contribution à l'emploi est passée de 26,7 à 18,5 p. 100. La valeur de la production du segment du transport maritime est tombée de 19,4 à 13,5 p. 100 et l'emploi de 17,9 à 16,6 p. 100.

En ce qui concerne les segments en croissance, l'industrie des hydrocarbures a accru sa contribution à la valeur de la production de 1,5 à 23,2 p. 100 et à l'emploi de 0,3 à 4,0 p. 100 au cours de la période. La valeur de la production de l'industrie de la fabrication et des services s'est accrue de 6,5 à 10,5 p. 100 et l'emploi de 9,8 à 14,4 p. 100. Dans le domaine de la construction maritime, la valeur de la production a augmenté de 2,9 à 9,9 p. 100 et de 2,3 à 8p. 100 en ce qui concerne l'emploi. Dans l'industrie du tourisme en mer, la valeur de la production a diminué de 4,7 à 4,5 p. 100, alors que l'emploi s'est accru de 6,2 à 6,9 p. 100. L'industrie des pêches était le principal employeur; elle a augmenté sa contribution à la valeur de la production de 17,3 à 17,8 p. 100 tout en diminuant sa contribution à l'emploi de 36,8 à 31,7 p. 100. La contribution des industries des ressources maritimes, soit la pêche, les hydrocarbures et le tourisme a été un facteur déterminant. À 23,5 p. 100 de la valeur de la production en 1998, elle a grimpé à 45,5 p. 100 en 2000, alors que l'emploi diminuait de 43,3 à 42,5 p. 100.

Si l'on exclut le secteur public, la contribution du secteur privé à la valeur de la production du secteur maritime a augmenté de 52,3 à 79,4 p. 100 et à l'emploi de 73,4 à 81,5 p. 100. La valeur de la production du secteur privé a augmenté en termes réels de 9,6 milliards de dollars à 15,9 milliards pendant cette période, à un taux annuel moyen de 4,2 p. 100, et sa contribution au PIB s'est accrue de 0,81 à 1,27 p. 100. Autrement dit, à l'exception du secteur public, le secteur maritime a figuré parmi les secteurs de croissance dynamiques de l'économie canadienne pendant la période 1988-2000, dans le sillon des industries primaires. Celles-ci ont augmenté leur contribution au PIB du Canada à un taux de croissance annuel moyen de 7,7 p. 100 pendant la période 1988-2000 en comparaison de taux annuels de 3,4 p. 100 pour le secteur de l'agriculture, de 1,7 p. 100 pour le secteur de l'exploitation minière, pétrolière et gazière, de -1,1 p. 100 pour le secteur forestier et de 2,3 p. 100 pour l'ensemble de l'économie canadienne.

La région de l'Atlantique

L'économie régionale de l'Atlantique comprend celles des provinces de l'Atlantique et du Québec. La valeur brute de la production du secteur maritime a augmenté de 11,1 milliards de dollars en 1988 à 16,8 milliards en 2000, soit un taux de croissance annuel moyen de 3,5 p. 100 en termes courants et de 1,5 p. 100 en termes réels. Cette croissance est attribuable à la croissance de l'industrie des hydrocarbures, dont la moyenne annuelle s'est établie à 25,4 p. 100 en termes courants. Le taux de croissance annuel moyen s'est établi à 14,4 p. 100 dans l'industrie de la construction maritime, à 7,0 p. 100 dans l'industrie de la fabrication et des services, à 3,9 p. 100 dans l'industrie des pêches et à 3,0 p. 100 dans l'industrie touristique. Les services gouvernementaux ont diminué à un taux annuel moyen de 4,4 p. 100, et l'industrie du transport maritime à un taux annuel moyen de 2,6 p. 100.

La valeur ajoutée par le secteur maritime est passée en termes réels de 6 milliards de dollars à 9,3 milliards à un taux moyen de 3,7 p. 100. En conséquence, la contribution du secteur maritime à l'économie régionale de l'Atlantique a augmenté de 3,47 p. 100 du PIB régional en 1988 à 4,4 p. 100 en 2000, après son niveau le plus bas de 3,0 p. 100 en 1997. Le nombre d'emplois dans le secteur dans l'économie régionale de l'Atlantique a diminué de 103 900 en 1988 à 102 600 en 2000, atteignant son niveau le plus bas de 89 900 en 1997, soit un taux annuel moyen de 0,1 p. 100 pour la même période. Le nombre d'emplois a baissé dans les industries des pêches, du transport maritime (principalement dans la

construction et la réparation navales) et des services gouvernementaux, mais il a augmenté dans les industries des hydrocarbures, de la construction maritime, de la fabrication et des services, et du tourisme.

Le secteur maritime a connu des changements structurels importants pendant la période 1988-2000, caractérisés par une diminution dans les industries des services gouvernementaux et du transport maritime et une augmentation dans les industries des hydrocarbures, de la construction maritime, du tourisme en mer et de la fabrication et des services. La part gouvernementale de la production du secteur maritime a diminué de 53,7 à 20,9 p. 100 et sa contribution à l'emploi de 30,3 à 20,7 p. 100 pendant cette période. La valeur de la production du transport maritime est passée de 16,1 à 7,7 p. 100 et l'emploi de 12,9 à 11,9 p. 100.

En ce qui concerne les segments en croissance, l'industrie des hydrocarbures a augmenté sa contribution à la valeur de la production de 2,3 à 31,4 p. 100 et sa contribution à l'emploi de 0,5 à 5,8 p. 100 pendant cette période. La construction maritime lui a emboîté le pas en faisant grimper de 3,2 à 12,0 p. 100 sa contribution à la valeur de la production et de 2,5 à 10,3 p. 100 à l'emploi. Dans l'industrie de la fabrication et des services, les progressions vont de 4,3 à 6,7 p. 100 pour la contribution à la valeur de la production et 8,5 à 10 p. 100 pour la contribution à l'emploi. Dans le cas du tourisme en mer, la contribution à la valeur de la production a diminué de 1,8 à 1,7 p. 100, mais elle a augmenté de 2,4 à 2,8 p. 100 pour l'emploi. Enfin, la contribution de l'industrie des pêches à la valeur de la production s'est accrue de 18,6 à 19,6 p. 100, mais elle a baissé de 42,9 à 38,5 p. 100 pour l'emploi pendant la même période.

La valeur de la production du secteur privé s'est amplifiée de 5,1 milliards de dollars à 13,3 milliards en termes courants pendant la période 1988-2000, soit un taux annuel moyen de 7,9 p. 100 ou 6,0 p. 100 en termes réels. Sa contribution au PIB de la région est passée de 1,69 p. 100 en 1988 à 3,81 p. 100 en 2000. Le nombre d'emplois dans le secteur privé a augmenté de 71 800 à 81 400 pendant cette période, soit un taux annuel moyen de 1,0 p. 100. Autrement dit, la coposante privée des industries maritimes a constitué un secteur de croissance important de l'économie régionale de l'Atlantique pendant cette période. La croissance de l'économie a atteint un taux annuel moyen de 1,6 p. 100 comparativement à 8,6 p. 100 pour l'industrie des ressources marines et à 6,0 p. 100 pour le secteur privé en général.

La région du Pacifique

En dollars courants, la valeur de la production dans le secteur maritime s'est accrue de 5,5 milliards de dollars en 1988 à 6 milliards en 2000, en passant par un sommet de 6,4 milliards de dollars en 1995, ce qui donne un taux de croissance annuel moyen de 0,6 p. 100 pour l'ensemble de la période. Cependant, en termes réels (dollars constants de 1992), la valeur de la production a diminué à un taux annuel moyen de 1,3 p. 100 pour la même période. Le faible taux de croissance du secteur maritime s'explique par une baisse des taux annuels moyens de croissance dans le secteur public (6,2 p. 100), les pêches (2,4 p. 100) et le transport maritime (0,2 p. 100). Toutes les autres industries du secteur maritime ont connu une croissance positive pendant la même période, avec, en tête, les industries de la fabrication et des services (4,3 p. 100), de la construction maritime (3,0 p. 100) et du tourisme (0,3 p. 100).

La valeur ajoutée par le secteur maritime a diminué en termes réels de 2,9 milliards de dollars à 2,4 milliards, pour donner un taux moyen de 1,9 p. 100. Par conséquent, la contribution du secteur à l'économie de la région du Pacifique est tombée de 4,21 p. 100 en 1988 à 2,52 p. 100 en 2000. Pendant la même période, la contribution du secteur public au PIB régional a baissé de 1,48 à 0,42 p. 100 et celle des pêches de 1,14 à 0,60 p. 100. Les autres industries maritimes, à l'exception de celle de la fabrication et des services, ont aussi contribué moins activement au PIB régional. L'effectif total du secteur maritime a chuté de 55 900 travailleurs en 1988 à 49 300 en 2000, soit un taux annuel moyen de 1,0 p. 100. Le nombre d'emplois a diminué dans les industries des pêches, du transport maritime et des

services gouvernementaux pendant qu'il augmentait dans ceux de la construction maritime, de la fabrication et des services, et du tourisme.

Les changements structurels survenus dans le secteur maritime pendant la période d'examen révèlent une contraction des services gouvernementaux et de l'industrie des pêches et une expansion des industries de la fabrication et des services, du tourisme et de la construction. La valeur de la production attribuable au secteur public est tombée de 35,4 à 19,8 p. 100 pendant que la proportion de ses emplois diminuait de 19,0 à 14,1 p. 100. La contribution de l'industrie des pêches à la valeur de la production est passée de 14,9 à 12,9 p. 100 et à l'emploi de 23,9 à 17,4 p. 100. Dans l'industrie du transport maritime, elle a grimpé de 26,1 à 29,5 p. 100 pour la valeur de la production et de 26,1 à 26,2 p. 100 pour l'emploi.

En ce qui concerne les industries en croissance, l'industrie de la fabrication et des services maritimes a augmenté sa contribution à la valeur de la production de 10,9 à 21,3 p. 100 et à l'emploi de 15,2 à 21,5 p. 100; la contribution du tourisme en mer est passée de 10,4 à 12,6 p. 100 pour la valeur de la production et de 13,2 à 15,6 p. 100 pour l'emploi. Dans l'industrie de la construction maritime, les progressions vont de 2,3 à 3,9 p. 100 pour la valeur de la production et de 1,8 à 3,2 p. 100 pour l'emploi. Les industries primaires des pêches et du tourisme ont accru leur contribution à la valeur de la production de 25,3 p. 100 en 1988 à 25,5 p. 100 en 2000, mais leur contribution à l'emploi a diminué de 37,1 à 33 p. 100.

La valeur de la production du secteur privé a augmenté en termes courants de 3,6 milliards de dollars en 1988 à 4,8 milliards en 2000, soit un taux de croissance annuel moyen de 2,4 p. 100 et de 0,5 p. 100 en termes réels. Pour ce qui est de la valeur ajoutée, la contribution du secteur privé au PIB régional a diminué de 2,74 p. 100 en 1988 à 2,1 p. 100 en 2000. Dans cette composante, le nombre d'emplois a baissé de 45 300 à 42 400 pendant la période d'examen, ce qui donne un taux annuel moyen de 0,5 p. 100.

1.0 INTRODUCTION

La *Loi sur les océans* a été adoptée par le Parlement en 1997. Elle confère au ministre des Pêches et des Océans la responsabilité de diriger et de faciliter l'élaboration d'une stratégie nationale pour la gestion des écosystèmes estuariens, côtiers et marins dans les eaux qui font partie du Canada ou sur lesquelles le Canada exerce ses droits souverains en vertu du droit international[1]. Avec l'adoption de cette Loi, le ministère des Pêches et des Océans (MPO) a élargi son mandat et sa responsabilité en matière de gestion des océans par la planification intégrée.

Le gouvernement du Canada a mené des consultations étendues avec des experts du domaine des océans ainsi qu'avec les citoyens canadiens pour élaborer une stratégie permettant d'orienter les utilisations de l'espace maritime. La Stratégie sur les océans du Canada (SOC) a été publiée en juillet 2002. Elle définit la politique du gouvernement du Canada pour la modernisation de la direction de la gestion des océans au Canada[2]. La SOC reconnaît que les océans sont une ressource unique représentant *à la fois* un habitat critique et des occasions de croissance économique au Canada. Selon la SOC, une approche écosystémique et une utilisation durable des océans sont essentielles à la gestion des milieux marins étroitement liés. La mise en œuvre de ces valeurs a une importance vitale pour la santé des écosystèmes et les retombées économiques de nos océans.

Grâce à la SOC, pour la mise en œuvre, les gouvernements, les groupes autochtones, l'industrie, les communautés et les autres utilisateurs des ressources marines ainsi que les décideurs adopteront une approche précautionneuse et collaboreront à la gestion des océans. Cette approche peut être qualifiée de visionnaire du point de vue de sa portée et de pragmatique du point de vue de sa mise en œuvre. D'une part, on encourage la poursuite du développement dans la mesure où son impact est mieux compris. D'autre part, l'intégration de la gestion des océans favorise l'équilibre et diminue les conflits entre les intérêts divers des multiples utilisateurs des océans.

En général, la SOC vise :

- à remplacer l'approche actuelle fragmentée de la gestion des océans par une approche coopérative intégrée;
- à conserver et à protéger nos océans et nos ressources côtières pour les générations futures;
- à faire en sorte que le Canada puisse continuer de compter sur les bénéfices sociaux, économiques et culturels que procurent les océans;
- à élargir la collaboration entre les intervenants du secteur maritime;
- à permettre au Canada de jouer un rôle de leader mondial dans la gestion des océans.

La SOC a pour but de relever le défi d'équilibrer la croissance actuelle du secteur maritime tout en préservant et en rehaussant la santé du milieu marin. La SOC reconnaît que le secteur maritime comprend des activités reliées aux loisirs, au commerce et au développement, notamment les pêches et l'aquaculture, la navigation et la construction maritime, l'industrie de la défense maritime, la navigation

---

[1] En 2002, le ministre a annoncé la Stratégie sur les océans. L'engagement d'adopter une approche intégrée de la gestion des océans est l'élément central de cette stratégie. Voir MPO, *La Stratégie sur les océans du Canada*, 2002, Ottawa.

[2] Une approche moderne de la gouvernance des océans implique un engagement à collaborer au sein du gouvernement fédéral avec tous les niveaux de gouvernement, groupes autochtones et intervenants: le partage de la responsabilité d'objectifs communs et la participation des Canadiens aux décisions relatives aux océans. *Stratégie sur les océans du Canada : nos océans, notre avenir*, juillet 2002, MPO.

de plaisance, le tourisme et les loisirs, l'industrie des hydrocarbures, l'exploitation minière des fonds marins, les industries environnementales, la fabrication et les services liés aux océans, et les divers secteurs économiques qui dépendent de ces industries. Le principal enjeu de la mise en œuvre de la SOC est de parfaire notre compréhension et la protection du milieu marin, de soutenir des perspectives économiques durables et de faire preuve de leadership international dans la gestion des océans. Les incidences de l'approche intégrée sur la croissance économique au Canada et le bien-être de tous les Canadiens sont une question fondamentale. Le présent rapport est une nouvelle occasion d'examiner le rôle et les avantages uniques des océans.

1.1 MÉTHODES

Le présent rapport prend appui sur des initiatives antérieures visant à déterminer l'incidence du secteur maritime sur la croissance économique du Canada. Basé sur les données de 2000, il constitue une mise à jour d'un rapport antérieur qui avait été publié par le MPO en 1998 et qui rassemblait les données relatives au secteur maritime pour la période de 1988 à 1996. Il avait déjà été mis à jour pour intégrer les données de 1998 sur le secteur maritime et l'année de référence en dollars constants de 1986 à 1992 a été rajustée conformément à la pratique de Statistique Canada. Ces rapports antérieurs évaluaient l'impact direct de chaque segment d'activité du secteur maritime sur le produit intérieur brut (PIB) national et régional – régions de l'Atlantique, du Pacifique et de l'Arctique. Pour tenir compte des changements plus récents, ce dernier rapport prolonge la période couverte par l'étude jusqu'à l'année 2000.

En étudiant l'économie des océans du Canada, ce rapport examine le secteur maritime selon une approche holistique. Ce faisant, il corrige une erreur typique des rapports antérieurs où les données fournies pour l'industrie des hydrocarbures dans la région de l'Arctique étaient associées aux activités marines alors qu'en réalité, elles renvoyaient à des opérations terrestres. Sans l'exploitation pétrolière et gazière, la contribution du secteur maritime à l'économie de l'Arctique, de même qu'à l'économie nationale, est minime. Par conséquent, le segment de l'océan Arctique n'a pas été inclus dans ce rapport. Chaque fois que des erreurs ont été relevées, les données ont été corrigées et mises à jour en conséquence.

Ce rapport fait ressortir les ensembles de données chronologiques et les tendances nationales et régionales dans le secteur maritime. Son contenu alimentera à l'avenir les discussions ainsi que la mise en œuvre de la Stratégie sur les océans du Canada en fournissant des éléments d'information sur la contribution économique du secteur maritime à l'économie canadienne ainsi qu'une démonstration quantitative des changements structurels intervenus dans le secteur maritime entre 1988 et 2000. Ce rapport est un outil qui permettra au public, au gouvernement et aux intervenants de l'industrie d'analyser l'impact des politiques et des programmes pendant cette période.

1.2 CONCLUSIONS GÉNÉRALES

Les changements structurels sont aussi évidents que les changements intervenus dans les politiques gouvernementales et dans la réduction de l'intervention gouvernementale dans le secteur maritime. L'émergence d'une industrie pétrolière et gazière maritime dynamique compense pour les contraintes liées aux ressources dans les pêcheries, accompagnées d'une réduction de la production et du niveau d'emploi dans cette industrie. Par exemple, la proportion des dépenses gouvernementales par rapport au PIB du Canada est passée de 0,69 p. 100 en 1988 à 0,20 p. 100 en 2000, la contribution de l'industrie des pêches a diminué de 0,39 à 0,33 p. 100 alors que la contribution de l'industrie des hydrocarbures a augmenté de 0,3 à 0,53 p. 100 pendant la même période. En 2000, l'industrie des hydrocarbures devenait l'industrie maritime la plus importante, suivie par la pêche, les services gouvernementaux, la fabrication et les services, la construction maritime, le transport maritime et le tourisme en mer. Dans

l'ensemble, le secteur maritime a contribué à hauteur de 1,49 p. 100 au PIB du Canada en 1988 comparativement à 1,48 p. 100 en 2000.

D'autres changements intéressants sont également à noter. Le volume des quantités débarquées et le niveau d'emploi ont diminué dans l'industrie des pêches fondamentale, mais la valeur des produits halieutiques a augmenté pendant la même période. La mariculture a pris une importance accrue dans l'industrie des pêches; l'industrie de la construction maritime a connu un recul notable alors que l'industrie des embarcations s'est développée. Les conclusions de ce rapport risquent d'avoir des incidences substantielles sur la gestion et le développement effectifs du secteur maritime qui, mis à part le secteur public, a été un secteur en croissance de l'économie canadienne malgré son repli temporaire dans l'industrie des pêches depuis le milieu des années 1990.

2.0 LE CADRE D'ANALYSE DU SECTEUR MARITIME CANADIEN

Ce chapitre établit la base analytique de la présente étude. À cette fin, les éléments suivants sont examinés :

- Le cadre économique du secteur maritime;
- Les théories économiques applicables au secteur maritime;
- Les méthodes d'analyse économique du secteur maritime canadien.

2.1 Le cadre économique des océans

La collectivité internationale a reconnu ces dernières années que les océans doivent être développés de façon durable, et le gouvernement du Canada s'est fermement engagé envers ce concept (Mitchell, 1998). Cependant, les organismes responsables de la gestion durable des ressources maritimes font face à un certain nombre de défis, notamment :

- La pêche, l'exploitation pétrolière et gazière et le tourisme reposent sur l'exploitation de ressources communes (Howe, 1979). Les voies maritimes, pour autant qu'elles puissent être empruntées par les navires de tous les pays, peuvent aussi être considérées comme une propriété internationale commune;
- Les industries basées sur l'exploitation de ressources communes peuvent se faire une compétition acharnée. Par exemple, la compétition peut s'exercer au niveau de l'espace (la pêche, l'exploitation pétrolière et gazière, le transport maritime) et des ressources disponibles (entre les pêches récréatives, artisanales et commerciales, et entre les opérations côtières et hauturières);
- L'exploitation sans limites des ressources maritimes peut causer des problèmes environnementaux. Par exemple, certaines opérations, allant de la surexploitation des ressources vivantes à la pollution de l'environnement, peuvent être à l'origine de changements dans l'écosystème marin. Au Canada, l'isolement de certaines parties du territoire et l'absence de données fondamentales sur l'environnement peuvent exacerber certains de ces problèmes.

Le secteur maritime peut aussi avoir des incidences économiques étendues sur d'autres industries par effet d'entraînement, en particulier sur les côtes est et ouest. Cet entraînement (Hirschman, 1965) peut se manifester comme suit :

Entraînement en amont, lorsque la croissance et le développement du secteur maritime donnent lieu à un apport d'investissements et à la création d'emplois dans d'autres industries qui lui fournissent des intrants, notamment la construction de navires et de plates-formes de forage, les installations portuaires, les industries manufacturières, les industries de la construction et des services;

Entraînement en aval, lorsque le secteur maritime exerce une influence sur les industries qui utilisent des produits maritimes comme intrants, notamment le poisson pour la production d'aliments et le pétrole brut pour la production d'énergie;

Demande, lorsque les revenus du secteur maritime stimulent l'accroissement de la demande pour des biens et des services de consommation.

Certaines branches d'activité du secteur maritime sont capables d'exercer un effet d'entraînement réciproque marqué parce qu'elles sont complémentaires. Par exemple, la pêche, l'exploitation pétrolière et gazière maritime et le transport maritime sont des activités complémentaires au plan de la construction maritime et du développement de ports du fait qu'elles dépendent toutes deux d'installations

portuaires. Elles exercent aussi un effet d'entraînement marqué sur d'autres industries parce qu'elles requièrent une importante infrastructure terrestre et des services d'appui et de gestion.

2.2 Les théories économiques applicables au secteur maritime

Les théories économiques pertinentes au secteur maritime sont les mêmes qui s'appliquent aux ressources renouvelables (le poisson) et aux ressources épuisables (le pétrole, le gaz et les minéraux d'origine marine) du domaine public, ainsi que les théories classiques s'appliquant à la navigation, au tourisme et au développement économique.

Depuis 1953 (Gordon, 1953), la théorie économique élaborée relativement aux *ressources vivantes*, telles que les pêches, a tenu pleinement compte de l'exploitation soumise à des contraintes biologiques et écologiques. Elle explique que l'exploitation sans limites des ressources renouvelables du domaine public peut mener à leur surexploitation. Celle-ci peut être de nature économique (revenus faibles ou décroissants résultant de la surcapitalisation dans la course aux ressources) et biologique (capacité réduite des stocks de se renouveler et donc de donner des rendements durables). La théorie indique que, si les ressources biologiques sont exploitées à des niveaux inférieurs à leur rendement maximal équilibré, elles peuvent fournir des avantages sur une base durable et atteindre un optimum économique, où les revenus marginaux égalent les coûts marginaux. La théorie sur les ressources naturelles répond donc aux critères du développement durable.

La théorie économique sur l'exploitation des *ressources inertes épuisables* s'applique difficilement au développement durable du fait que les ressources communes peuvent être irrémédiablement épuisées, privant ainsi les générations futures de leur utilisation. Les ressources étant épuisables, la théorie indique que l'exploitation de celles-ci sera surtout modulée par des questions de revenus, de coûts et de profits. Le dernier niveau d'exploitation des ressources minérales, pétrolières et gazières est fonction de la technologie de récupération disponible, et la production à un site donné peut être suspendue plusieurs fois sur une longue période lorsque les coûts commencent à dépasser les revenus. En outre, comme l'exploitation inadéquate des ressources communes peut entraîner la détérioration de l'environnement, les organismes de réglementation ont tenu compte des incidences de leur exploitation sur l'environnement (Dasgupta et Heal, 1979)[3].

Ces théories économiques sont pertinentes à la présente étude parce que la dépendance des branches d'activité secondaires et tertiaires du secteur maritime envers une branche d'activité primaire axée sur les ressources, qui se compose des industries engagées dans l'exploitation et la transformation de premier degré de ressources naturelles marines, c'est-à-dire la récolte du poisson et l'exploitation pétrolière, gazière et minérale, pose des problèmes particuliers. Les industries secondaires sont celles qui sont engagées dans la transformation de matières premières, en produits finis ou semi-finis, c'est-à-dire les usines de transformation du poisson et les raffineries de pétrole et de gaz. Les industries tertiaires sont celles qui sont engagées dans la production de services au secteur maritime, comme les services gouvernementaux et financiers, la recherche et le développement, et les services d'éducation et de marketing. Les caractéristiques du secteur maritime primaire mentionnées ci-dessus (plus précisément, les contraintes liées aux ressources et le caractère saisonnier de la pêche, les coûts de production plus élevés du pétrole, du gaz et des minéraux d'origine marine par rapport à ceux d'origine terrestre) influent sur la structure et la performance du secteur maritime et, en retour, l'incidence du secteur maritime sur le

---

[3] Il faut également tenir compte de l'équité intergénérationnelle qui découle du fait que, lorsque les ressources sont utilisées, elles sont perdues pour les générations futures. D'une part, la réponse de la théorie économique à ce problème consiste à ne pas tenir compte de l'avenir et, d'autre part, à imposer des frais d'utilisation et à créer un fonds de conservation qui pourrait vraisemblablement fournir des solutions de remplacement et compenser les pertes subies pour les générations futures.

développement économique du pays. Ces questions seront traitées dans la partie suivante qui est consacrée aux méthodes utilisées dans la présente étude.

2.3 Les méthodes d'analyse économique du secteur maritime canadien

L'analyse économique permettra d'établir (en autant que les données rendront cette tâche possible) la contribution du secteur maritime aux économies nationale et régionales du Canada pendant la période 1988-2000. Le secteur maritime influe sur le développement économique de deux manières, soit :

- La croissance du secteur lui-même;
- L'incidence de cette croissance sur la croissance d'autres secteurs de l'économie.

La structure industrielle et la performance des diverses branches d'activités (p. ex., la pêche, la construction maritime) du secteur maritime ont une incidence sur le premier aspect (l'effet *direct*). Le deuxième (l'effet induit ou *indirect*) dépend de la manifestation de l'effet d'entraînement du secteur maritime sur d'autres secteurs de l'économie. Ces liens peuvent être mesurés par une analyse du multiplicateur des effets des dépenses engagées par le secteur maritime sur d'autres secteurs de l'économie. Les effets *directs* et *indirects* déterminent l'incidence économique globale du secteur maritime.

La présente étude met l'accent sur l'effet *direct* parce que le principal objectif visé est d'évaluer la contribution économique du secteur maritime à l'économie du Canada. L'analyse économique doit donc être menée dans le cadre du *Système de comptabilité nationale* du Canada, dont la composante pertinente est celle du *produit intérieur brut par industrie au coût des facteurs*, qui mesure les biens et les services produits au Canada selon une classification par industrie.

La *valeur ajoutée* est un concept important pour mesurer le PIB et la contribution économique des industries. On définit la valeur ajoutée comme la valeur des extrants moins la valeur des intrants. C'est la différence entre le coût des intrants (c'est-à-dire les matières premières et les approvisionnements, le combustible et l'électricité, à l'exclusion des salaires)[4] et la valeur de la vente des produits. Dans le contexte des comptes nationaux, le PIB représente la somme de la valeur ajoutée provenant de toutes les industries. La valeur ajoutée a aussi rapport aux différences entre la valeur de la production aux niveaux industriels primaire, secondaire et tertiaire. Elle est étroitement liée à l'efficacité des opérations des effets d'entraînement *en amont* et *en aval* du fait que plus la valeur ajoutée est élevée, plus l'efficacité des opérations est élevée. La valeur ajoutée est aussi l'un des concepts fondamentaux sous-tendant l'analyse des entrées et sorties, qui mesure l'interdépendance des différentes industries dans l'économie nationale. Dans la présente étude, la contribution du secteur maritime est mesurée par sa valeur ajoutée comme pourcentage du PIB en termes réels.

Les méthodes d'analyse du secteur maritime du Canada fournissent au MPO une approche homogène pour l'évaluation future de la contribution du secteur maritime à l'économie du pays, aux plans national et régional. Il sera possible à l'avenir de perfectionner cette analyse en fonction de l'amélioration des sources de données, et dans la mesure où de nouvelles industries maritimes seront créées (p. ex., l'exploitation de minéraux en mer et le développement de l'énergie marémotrice).

Conformément à la Classification type des industries (CTI) de Statistique Canada et à son successeur, le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), les industries sont divisées en catégories primaire, secondaire et tertiaire aux fins des comptes nationaux. Les industries maritimes qui constituent les industries commerciales et non commerciales et leur CTI sont identifiées à la figure 2.1. Les équivalences SCIAN sont fournies à l'annexe 1. Statistique Canada et d'autres publications

---

[4] Applicable aux industries manufacturières. Pour ce qui est du secteur des services, le gouvernement par exemple, les salaires sont déduits des dépenses brutes pour déterminer la valeur ajoutée de ces industries.

statistiques gouvernementales fournissent des séries de données chronologiques relatives à toutes ces industries et représentent la principale source de données aux fins de l'analyse des tendances du secteur maritime pendant la période 1988-2000. Comme les données s'inscrivent dans le cadre du système du PIB, leur contribution à celui-ci peut être mesurée par addition sans qu'elles soient comptabilisées en double. À moins d'avis contraire, la valeur monétaire dans l'ensemble du rapport est indiquée en dollars courants.

Cette étude a posé plusieurs problèmes génériques, notamment :

- Les données de Statistique Canada sur les industries reposent sur des renseignements fiscaux et des enquêtes à sous-strates. D'après la CTI, le nombre d'entreprises par classification industrielle était basé sur les entreprises affichant une valeur des marchandises expédiées de production propre de 30 000 dollars et plus[5]. Selon le SCIAN, cette valeur a été portée à 50 000 dollars et plus.
- Du fait que les données sont regroupées dans le Système de classification industrielle, il est difficile d'identifier et de quantifier la composante maritime de certaines des industries qui ont d'importantes opérations « terrestres » (p. ex., comment isoler la composante côtière du tourisme). Dans les parties suivantes du présent rapport, nous décrivons la démarche prise dans chacun de ces cas dans les paragraphes traitant de l'industrie en question.
- Il est impossible d'obtenir des renseignements détaillés au niveau provincial sur les industries ne regroupant qu'un faible nombre d'entreprises par province à cause du caractère confidentiel de ces renseignements. En général, cela n'a pas posé de problèmes car les petites provinces de l'est du Canada ont été regroupées sous la région de l'Atlantique; la Colombie-Britannique affiche généralement une économie diversifiée, plusieurs entreprises formant une branche d'activité donnée du secteur maritime.
- Conformément aux régions administratives du MPO, le Québec a été inclus dans l'analyse portant sur la région de l'Atlantique. Cependant, la taille de l'économie du Québec est plus grande que celle de l'ensemble des économies des autres provinces et ce facteur a pour effet d'amoindrir l'importance du secteur maritime des provinces de l'Atlantique.
- Conformément aux pratiques de Statistique Canada, le nombre d'emplois a été traité en termes d'années-personnes équivalent temps plein (ETP), sauf dans le cas de la pêche fondamentale où les statistiques sur l'emploi sont basées sur le nombre de détenteurs de permis de pêche (plein temps, temps partiel ou occasionnel). Par conséquent, le nombre des employés ETP pour cette activité a été réévalué (voir section 3.1).

---

[5] Communication personnelle, Peter Zylstra, (14 octobre 1998) Statistique Canada.

Figure 2.1

Industries du secteur maritime et les codes CTI pertinents

Secteur commercial	Notes	CTI
Industries primaires		
Pêche	Pêche en mer, pêche fluviale, aquaculture marine	0311, 0321
Pétrole brut et gaz naturel	Exploration et production de pétrole et de gaz	0711, 0911, 0919
Carrières et sablières	Exploitation des minerais en mer	0821
Industries secondaires		
Industrie de la transformation du poisson	Transformation du poisson	1021, 1053, 1099
Construction et réparation navales	Construction et réparation de bateaux	3271, 3281
Matériel électronique	Matériel de télécommunication, de navigation, d'océanographie et autres	3359
Produits raffinés du pétrole et du charbon	Raffineries dépendantes du transport maritime	3611
Industries de la construction	Construction portuaire, travaux publics de construction riveraine	4021, 4112, 4113, 4129
Industries tertiaires		
Transport par eau et services connexes	Opérations de navire, aménagements portuaires, services de navigation, navires de tourisme en mer	4541, 4542, 4543, 4544, 4549, 4551, 4552, 4553, 4554, 4555, 4559
Transport par oléoduc		4611, 4612
Stockage et entreposage	Entreposage et manutention des grains	4711, 4791, 4799
Communications		4821
Commerce de gros		5111, 5212, 5215, 5219, 5799
Commerce de détail		6019, 6322, 6541
Services aux entreprises		7721
Services professionnels aux entreprises	Services de consultation dans les domaines de l'ingénierie, de l'environnement, des levés, des sciences biologiques et physiques	7752, 7759, 7771, 7794
Services éducatifs	Éducation et formation	8521
Hébergement et restauration	Services liés au tourisme en mer	9141
Divertissements et loisirs	Voyages à forfait d'écotourisme, marinas	9654, 9659
Secteur non commercial		
Services gouvernementaux	Activités militaires	8111
- Services de la défense	Réglementation et gestion des ressources, services de la marine, recherche-développement	8171, 8172, 8173, 8176
- Autres services gouvernementaux fédéraux		8263, 8272, 8275
- Services gouvernementaux provinciaux	Réglementation et gestion des ressources, services de traversier	
Services éducatifs	Universités et collèges techniques	8531

Statistique Canada, Catalogues 15-001-XPB et 12-501E.

3.0 LA PERFORMANCE DU SECTEUR MARITIME AU NIVEAU NATIONAL, 1988-2000

Ce chapitre examine, dans le contexte macro-économique national, la performance du secteur maritime dans l'économie du Canada pendant la période 1988-2000. Ce secteur comprend les segments suivants[6] :

- La *pêche commerciale* : y compris les opérations de capture, la mariculture et la transformation du poisson, mais non la pêche récréative;
- L'*exploitation pétrolière et gazière en mer* : y compris les activités de prospection, de développement et de production, mais non le raffinage;
- Le *transport maritime* : y compris l'exploitation des ports et des navires, la construction et la réparation de navires et d'embarcations;
- Le *tourisme en mer* : y compris la pêche récréative, le tourisme côtier et les paquebots de croisière;
- La *construction maritime* : y compris les édifices, les plates-formes de forage et les travaux maritimes généraux;
- La *fabrication et services maritimes* : y compris les communications et le matériel électronique, les technologies marines et les services de consultation;
- Les *services gouvernementaux* : y compris la défense, la gestion des ressources et la recherche-développement.

La dernière partie contient un résumé des conclusions du rapport sur chaque branche d'activité et fournit une estimation de l'incidence globale des activités du secteur maritime sur l'économie nationale.

3.1 L'industrie des pêches commerciale

3.1.1 La pêche en mer

La production de la pêche (ou capture) commerciale maritime du Canada a diminué pendant la période de 1988 à 2000 (tableau3.1). Le volume des débarquements de poissons marins a baissé, passant de 1,7 million de tonnes (1,5 milliard de dollars) en 1988 à 1 milliard de tonnes (2,1 milliards de dollars) en 2000, après avoir atteint son niveau le plus bas à 860 700 tonnes (1,8 milliard de dollars) en 1995. Le volume de la production a diminué à un taux annuel moyen de 4 p. 100 en raison de problèmes liés à la disponibilité des ressources causés par la surexploitation de certaines des espèces principales. Cette surexploitation a conduit, sur la côte est, à la fermeture de la pêche à la morue du Nord en 1992 et, sur la côte ouest, à une réduction de la flotte de pêche au saumon. Elle a également suscité une intervention à grande échelle du gouvernement dans l'industrie halieutique sur les deux côtes.

[6] Les codes CTI pour les sous-branches d'activité relevant des grandes classifications d'activités sont donnés dans la figure 2.1.

Tableau 3.1

Production halieutique commerciale dans les industries de la pêche fondamentale et de la mariculture, Canada, 1988-2000

	Pêche fondamentale				Mariculture		
	Volume des débarquements	Valeur des débarquements	Emplois		Volume	Valeur	Emplois
	Milliers de tonnes	(Millions $)	Pêcheurs	ETP	Milliers de tonnes	(Millions $)	ETP
1988	1 651,1	1 550,0	87 087	37 447	19,5	95,2	1 240
1989	1 605,1	1 413,4	85 079	36 584	28,3	130,0	1 780
1990	1 645,9	1 433,7	81 930	35 230	33,9	183,8	2 150
1991	1 509,0	1 393,9	78 143	33 601	42,0	245,5	2 660
1992	1 322,2	1 400,3	80 074	34 432	43,7	244,4	2 770
1993	1 163,2	1 422,5	80 296	34 527	47,0	272,4	2 980
1994	1 034,2	1 699,4	77 809	33 458	50,1	279,0	3 170
1995	860,7	1 782,9	75 863	32 621	62,5	326,1	3 950
1996	927,1	1 577,0	64 121	27 572	66,7	329,6	4 240
1997	986,1	1 621,1	57 890	24 893	82,2	361,2	5 230
1998	1 002,5	1 578,1	53 483	22 998	86,5	408,5	5 550
1999	1 010,2	1 887,6	52 167	22 243	107,7	533,2	6 620
2000	1 015,9	2 134,1	48 837	21 000	121,7	573,2	6 950
TMC*	-4,0	2,7	-4,8	-4,8	15,3	15,0	14,4

* TMC désigne dans tout ce document le taux moyen de croissance annuel pour la période couverte.

Source : Services statistiques, MPO, Ottawa, et Statistique Canada, *L'aquaculture - Production statistique*.

La baisse de la production au niveau primaire de l'industrie a donné lieu à une augmentation du prix du poisson et à l'exploitation d'espèces non traditionnelles, ce qui, au niveau du PIB, a compensé largement la baisse de la production. La valeur de la production s'est accrue à un taux annuel moyen de 2 p. 100 pour la période. Le nombre de détenteurs de permis de pêche est passé de 87 100 en 1988 à 48 800 en 2000. Cependant, en équivalents temps plein (ETP), cela se traduit par une baisse de 37 400 à 21 000 pendant cette période[7]. La fermeture de la pêche à la morue du Nord a entraîné une augmentation du chômage dans la région de l'Atlantique.

3.1.2 La mariculture

L'industrie de l'aquaculture a été une industrie en croissance au Canada et dans le monde en raison de la surexploitation d'un grand nombre de populations de poissons naturels et de la demande accrue pour les produits de la pêche en raison qui, elle, s'explique par la croissance démographique et l'augmentation du revenu. Cette industrie est également fortement intégrée, car on n'y fait que très peu de différence entre les activités primaires et manufacturières. La mariculture est plus pertinente dans le cadre de cette étude que l'aquaculture. Elle renvoit en effet à l'aquaculture pratiquée dans l'environnement marin, de même qu'à la culture des espèces marines et anadromes (p. ex. le saumon). Bien que l'élevage vise le poisson et les coquillages, le poisson domine en volume et en valeur. L'industrie de l'aquaculture dans les provinces de l'Atlantique, au Québec et en Colombie-Britannique est utilisée pour évaluer la contribution de la mariculture à la production halieutique. La production maricole a augmenté de 19 500 tonnes d'une valeur de 95,2 millions de dollars en 1988 à 121 700 tonnes d'une valeur de 573,2 millions de dollars en 2000, soit un taux de croissance annuel moyen de 15,3 p. 100 en volume et de 15 p. 100 en

[7] Le Groupe d'étude des pêches de l'Atlantique (*Naviguer dans la tourmente*, 1983) a conclu que 57 p. 100 des détenteurs de permis pourraient être considérés comme de véritables pêcheurs du fait qu'ils participent à des opérations de pêche pendant la plus grande partie de l'année. Si l'on suppose que cette période est d'environ neuf mois par année, l'équivalent temps plein (ETP) est de 43 p. 100. On a présumé également que ce même pourcentage s'appliquait à la pêche de la côte ouest.

valeur. Le nombre d'emplois dans cette industrie a augmenté de 1 240 ETP en 1988 à 6 950 en 2000, soit un taux annuel moyen de 14,4 p. 100 pour la période[8]. Comme la plupart des produits maricoles ne requièrent qu'un traitement minime, cette activité a été combinée avec celle de la pêche fondamentale aux fins de la présente étude. En 2000, la production maricole représentait 10,91 p. 100 du volume total et 21,2 p. 100 de la valeur de la production fondamentale de poissons marins au Canada, comparativement à 1,2 p. 100 du volume et à 5,8 p. 100 de la valeur en 1988.

3.1.3 L'industrie de la transformation du poisson

L'industrie de la transformation et du commerce du poisson au Canada produit et met en marché une grande variété de produits halieutiques. La valeur des livraisons de marchandises de production propre[9] de l'industrie des produits halieutiques (tableau 3.2) a augmenté de 2,8 milliards de dollars en 1988 à 3,5 milliards en 2000, soit un taux annuel moyen de 1,8 p. 100 pendant la période[10]. Le nombre d'usines et d'emplois a diminué pendant cette période de 453 établissements employant 20 000 travailleurs ETP à quelque 370 usines employant sensiblement le même nombre de travailleurs[11]. Ce repli est le résultat de l'état des ressources au niveau primaire (y compris la fermeture de la pêche à la morue du Nord sur la côte Atlantique en 1992, qui a touché quelque 5 000 travailleurs d'usine).

---

[8] En plus de favoriser la création d'emplois, l'industrie maricole a également permis la création d'un grand nombre d'industries d'approvisionnement, des fabricants d'embarcations aux fournisseurs de nourriture et de cages (MPO, *Aperçu des fournisseurs de l'industrie aquicole*, 1992, p. 6). Ces industries satellites seront examinées à la section 3.6.

[9] La valeur des livraisons de marchandises de production propre ne représente pas la production totale de l'industrie mais, comme elle est directement liée aux intrants de ressources marines. Elle est donc la mesure appropriée de la contribution de ces intrants à la production. L'utilisation de la production totale et du nombre total d'emplois mènerait à une surestimation de la contribution du secteur maritime à l'économie.

[10] Les estimations annuelles faites par le MPO, qui reposent sur des données fournies par les bureaux régionaux du ministère et des organismes provinciaux, sont régulièrement supérieures de 400 à 500 millions de dollars (*Les pêches canadiennes : Revue statistique annuelle*, MPO, 1988 et suivantes).

[11] Le nombre d'usines opérationnelles de transformation du poisson (par opposition au nombre de détenteurs de permis, qui se chiffre à plus de 1 300) est basé sur les chiffres qui correspondent aux critères de la CTI et du SCIAN relatifs à la valeur des livraisons de marchandises de production propre. Le nombre d'emplois est exprimé en équivalents temps plein (ETP). Le nombre réel d'employés pendant une année donnée se chiffre à environ le double de l'estimation du nombre d'ETP (*The Fish Processing Sector in Atlantic Canada: Industry Trends and Dynamics*, Coopers et Lybrand, 1993).

Tableau 3.2

Industrie des produits halieutiques, 1988-2000

	Nombre d'établissements	Emplois ETP	Salaires	Coût des matières premières	Valeur des livraisons des marchandises de production propre	Valeur ajoutée
				(Millions $)		
1988	453	20 046	458,5	1 785,7	2 783,8	964,5
1989	472	26 377	477,2	1 732,5	2 616,1	870,7
1990	460	23 679	446,6	1 680,6	2 647,1	923,4
1991	434	22 051	425,1	1 610,9	2 596,4	916,4
1992	426	21 474	416,2	1 579,8	2 453,2	800,4
1993	428	18 994	360,0	1 735,7	2 564,5	817,9
1994	409	18 635	346,5	1 926,0	2 900,2	919,6
1995	400	18 524	348,7	2 066,4	2 974,3	916,1
1996	397	18 152	330,2	1 883,7	2 722,5	822,2
1997	407	18 368	346,2	1 941,3	2 739,1	739,5
1998	396	18 772	362,8	1 982,9	2 873,3	862,5
1999	362	19 754	380,5	2 201,4	3 205,7	1 014,1
2000	369*	20 160	450,3	2 390,2	3 464,0	1 086,8
TMC		0,0	-0,2	2,4	1,8	1,0

* Estimations.

Source : Statistique Canada, *Industries manufacturières du Canada : niveaux national et provincial*, n° de cat. 31-203.

3.1.4 La contribution de la pêche commerciale au PIB

Les revenus bruts de l'industrie des pêches commerciale, représentés par la valeur des livraisons de marchandises de production propre et la valeur de la production maricole, ainsi que la valeur ajoutée et le nombre d'emplois dans l'industrie pour la période 1988-2000 figurent dans le tableau3.3. La valeur de la production de l'industrie s'est accrue de 2,9 milliards de dollars en 1988 à 4 milliards en 2000, soit un taux annuel moyen de 2,8 p. 100. Ce taux de croissance s'explique principalement par l'expansion du segment maricole de l'industrie. Le nombre total d'emplois dans l'industrie a diminué de 58 733 en 1988 à 48 110 en 2000, à un taux annuel moyen de 1,7 p. 100.

La contribution de l'industrie des pêches au PIB du Canada figure au tableau3.4 qui démontre qu'en termes réels (c'est-à-dire en dollars constants de 1992), les revenus bruts se sont accrus à un taux annuel moyen de 0,9 p. 100 pendant la période. Sur la base de la valeur ajoutée, la contribution de l'industrie au PIB a diminué de 0,39 p. 100 en 1988 à un plancher de 0,28 p. 100 en 1997 avant de remonter à 0,33 p. 100 en 2000. En 2000, la contribution de la pêche fondamentale et de la mariculture a été de 0,21 p. 100, comme en 1988, et la contribution de l'industrie manufacturière secondaire a été de 0,12 p. 100, ce qui représente une diminution substantielle par rapport à sa contribution de 0,18 p. 100 en 1988. Ces résultats reflètent des changements significatifs survenus dans la structure de l'industrie canadienne des pêches pendant cette période.

Tableau 3.3

Revenus bruts et emplois, industrie des pêches côtière du Canada, 1988-2000

	Valeur de la pêche fondamentale et mariculture	Valeur ajoutée, pêche fondamentale et mariculture	Valeur des produits halieutiques et mariculture* (Millions $)	Valeur ajoutée par la transformation	Valeur ajoutée totale, industrie des pêches	Emplois ETP
1988	1 645,2	1 117,1	2 879,0	964,5	2 081,6	58 733
1989	1 543,4	1 032,5	2 746,1	870,7	1 903,2	64 741
1990	1 617,5	1 099,9	2 830,9	923,4	2 023,3	61 059
1991	1 639,4	1 114,8	2 841,9	916,4	2 031,2	58 312
1992	1 644,7	1 146,4	2 697,6	800,4	1 946,8	58 676
1993	1 694,9	1 182,9	2 836,9	817,9	2 000,8	56 501
1994	1 978,4	1 304,8	3 179,2	919,6	2 224,4	55 263
1995	2 109,0	1 487,6	3 300,4	916,1	2 403,7	55 095
1996	1 906,6	1 290,8	3 052,1	822,2	2 113,0	49 964
1997	1 982,3	1 415,4	3 100,3	739,5	2 154,9	48 491
1998	1 986,1	1 459,5	3 281,8	862,5	2 322,0	47 320
1999	2 420,8	1 721,3	3 738,9	1 014,1	2 735,4	48 617
2000	2 707,3	1 949,3	4 037,2	1 086,8	3 036,1	48 100
TMC	4,2	4,7	2,8	1,0	3,1	-1,7

* Comprend la valeur de la production maricole et des livraisons de marchandises de production propre.

Source : Tableaux 3.1 et 3.2.

Tableau 3.4

Contribution de la pêche commerciale au PIB du Canada, 1988-2000

		Valeur ajoutée			Contribution au PIB		
	Valeur brute de la production, industrie des pêches	Pêche commerciale et mariculture	Transformation	Total	Pêche commerciale et mariculture	Transformation	Total
		(Millions $ constants de 1992)			%		
1988	3181,3	1 234,4	1 065,8	2300,2	0,21	0,18	0,39
1989	2908,1	1 093,4	922,1	2015,5	0,18	0,15	0,33
1990	2913,0	1 131,8	950,2	2082,0	0,18	0,16	0,34
1991	2870,3	1 125,9	925,6	2051,5	0,19	0,15	0,34
1992	2697,6	1 146,4	800,4	1946,8	0,19	0,13	0,32
1993	2802,9	1 168,7	808,1	1976,8	0,19	0,13	0,32
1994	3090,2	1 268,3	893,8	2162,1	0,20	0,13	0,33
1995	3125,5	1 408,7	867,5	2276,3	0,21	0,13	0,34
1996	2841,5	1 201,7	765,5	1967,2	0,18	0,11	0,29
1997	2853,3	1 302,2	680,3	1982,5	0,18	0,10	0,28
1998	3022,5	1 344,2	794,4	2138,6	0,19	0,11	0,30
1999	3406,1	1 568,1	923,9	2492,0	0,21	0,12	0,33
2000	3548,6	1 713,4	955,3	2668,7	0,21	0,12	0,33
TMC	0,9	2,7	-0,9	1,2			

* Toutes les valeurs constantes sont dérivées de l'indice implicite du PIB.

Source : Statistique Canada, *Produit intérieur brut provincial par industrie, 1984-1998*, (annuels), n° de cat. 15-203-XPB.

3.2 L'industrie pétrolière extracôtière

Les activités de développement de l'exploitation des hydrocarbures extracôtiers ont commencé dans les années 1980 à la suite de la découverte de deux grands champs sur la côte est : Venture, au large de la Nouvelle-Écosse, et Hibernia, à 315 km à l'est de St. John's, à Terre-Neuve. En 1984, on a découvert un grand champ pétrolifère dans l'Arctique, le champ d'Amanligak, à 65 km au nord de Tuktoyaktuk, dans la mer de Beaufort. Bien qu'on ait découvert des ressources pétrolières et gazières sur la côte du Pacifique, un moratoire sur les activités de prospection et de développement est en vigueur depuis 1977. Par conséquent, l'industrie pétrolière et gazière extracôtière du Canada est localisée dans les océans Atlantique et Arctique, y compris l'archipel Arctique. Depuis ces découvertes, les activités se limitent essentiellement à la prospection et au développement, et sont concentrées sur la côte Atlantique où la production pétrolière et gazière n'a vu le jour qu'en 1992 et où les niveaux de production sont restés relativement faibles jusqu'au début de la production à Hibernia en 1997 (tableau 3.5)[12].

Tableau 3.5

Production pétrolière et gazière, région de l'Atlantique, 1988-2000

		Production				Main-d'œuvre totale (y compris exploration et développement)		
	Nombre d'établissements	Main-d'œuvre	Valeur de la production marchande	Valeur ajoutée	Décaissement net (y compris exploration et développement)		Valeur totale de la production*	Valeur ajoutée
		ETP	(Millions $)		(Millions $)	ETP	(Millions $)	
1988	20	-	-	-	249,7	495	249,7	153,1
1989	14	-	-	-	148,0	252	148,0	102,0
1990	16	-	-	-	200,5	361	200,5	151,6
1991	16	-	-	-	660,7	1 060	660,7	571,5
1992	13	144	96,1	94,9	851,3	1 406	947,4	781,9
1993	9	170	160,7	158,6	1 219,3	2 050	1 380,0	1 160,9
1994	8	109	206,1	193,2	1 511,4	2 369	1 717,5	1 447,6
1995	14	106	197,1	194,3	1 499,1	2 129	1 696,2	1 482,0
1996	16	106	201,2	198,8	1 046,4	1 386	1 247,6	1 056,8
1997	17	75	126,7	124,1	1 109,8	1 681	1 236,5	1 086,3
1998	16	300	591,0	573,3	2 282,7	3 540	2 873,7	2 442,8
1999	18	524	1 052,1	1 010,0	2 992,0	4 490	4 044,1	3 463,4
2000	18	1 310	3 103,3	2 948,1	2 161,8	5 910	5 265,1	4 720,8
TMC		27,6	43,4	43,0	18,0	20,7	25,4	28,6

* Valeur de la production marchande provenant de la transformation et des décaissements nets pour l'exploration, le développement, les coûts d'exploitation et les redevances.

Source : Statistique Canada, *L'industrie du pétrole brut et du gaz naturel* (annuels), n° de cat. 26-213.

Au cours de la période 1988 à 2000, la valeur de la production découlant des activités de l'industrie pétrolière et gazière maritime du Canada a augmenté de 249,7 millions de dollars à 5,3 milliards, soit un taux de croissance annuel moyen de 25,4 p. 100. La main-d'œuvre employée par l'industrie a augmenté de quelque 500 à 5900, soit un taux de croissance annuel moyen de 20,7 p. 100. Le principal impact économique de l'industrie pétrolière et gazière maritime pendant cette période vient des activités d'exploration et de développement. Les décaissements nets au titre des hydrocarbures marins, de l'exploration, du développement et à d'autres fins, ont augmenté de 249,7 millions de dollars en 1988 à

[12] Il est devenu évident que les coûts de production des hydrocarbures extracôtiers seraient plus élevés que ceux qui sont associés aux opérations terrestres. Par conséquent, le rythme du développement serait affecté par les prix du marché mondial. Ces prix sont demeurés relativement stables pendant les années 1990. Cette situation explique le niveau réduit des activités d'exploration dans l'Arctique pendant la période considérée.

2,2 milliards en 2000, soit un taux annuel moyen de 18 p. 100. La valeur de la production pétrolière et gazière a augmenté de 94,9 millions de dollars en 1992 à 3,1 milliards en 2000, soit un taux annuel moyen de 4,34 p. 100.

3.2.1 La contribution de l'industrie des hydrocarbures marins au PIB

La contribution totale de l'industrie pétrolière et gazière maritime figure au tableau 3.6, qui montre que le taux réel de croissance de l'industrie pétrolière et gazière maritime s'est établi en moyenne à 23,5 p. 100 par année pendant la période 1988-2000. Compte tenu de sa valeur ajoutée, la contribution de l'industrie des hydrocarbures marins au PIB du Canada a augmenté de 0,03 p. 100 en 1988 à 0,53 p. 100 en 2000. Le nombre d'emplois dans l'industrie est passé de 500 à 6 000 sur une base ETP, soit un taux annuel moyen de 20,7 p. 100.

Tableau 3.6

Contribution de l'industrie des hydrocarbures marins au PIB du Canada, 1988 à 2000

	Valeur totale de la production	Valeur ajoutée	Emplois	Contribution au PIB
	(Millions de $ constants de 1992)		ETP	%
1988	275,9	169,2	495	0,03
1989	156,7	108,0	252	0,02
1990	206,3	156,0	361	0,03
1991	667,3	577,2	1 060	0,10
1992	947,4	781,9	1 406	0,13
1993	1 363,4	1 147,0	2 050	0,18
1994	1 669,4	1 407,1	2 369	0,21
1995	1 606,3	1 403,5	2 129	0,21
1996	1 161,5	983,9	1 386	0,15
1997	1 137,6	999,4	1 681	0,14
1998	2 646,7	2 249,8	3 540	0,31
1999	3 684,2	3 155,2	4 490	0,42
2000	4 628,0	4 149,6	5 910	0,53
TMC	23,5	26,7	20,7	

Source : Tableau 3.5.

L'industrie pétrolière et gazière maritime a connu une croissance phénoménale pendant la période 1988-2000, surpassant la pêche en tant qu'industrie primaire prédominante du secteur maritime au titre de sa contribution au PIB du Canada.

3.3 L'industrie du transport maritime

Comme il a déjà été mentionné, l'industrie du transport maritime se compose des trois industries suivantes :

- Le transport maritime;
- La navigation maritime du Canada;
- La constructio n et la réparation navales.

3.3.1 L'industrie du transport maritime – ports

La plus grande partie du volume des échanges commerciaux du Canada s'effectue par transport maritime, l'un des modes de transport les plus économiques. Le tonnage total du fret chargé et déchargé au Canada est tombé de 390 millions de tonnes en 1988 à 324,9 millions en 1993, pour remonter à 404,5 millions de tonnes en 2000 (tableau 3.7). La plus grande partie des marchandises déchargées ont été transportées par des transporteurs internationaux plutôt que nationaux. En 2000, le transport maritime intérieur n'a représenté que 32 p. 100 des cargaisons embarquées et débarquées au Canada. Par comparaison, le transport maritime international comptait pour 64 p. 100 des cargaisons chargées et

déchargées en 1988 et pour 68 p. 100 en 2000. Les cargaisons sont passées de 166,2 millions de tonnes en 1988 à 188,1 millions en 2000, soit un taux de croissance annuel moyen de 1,9 p. 100 pendant cette période.

Tableau 3.7

Fret, transport maritime international et intérieur, 1988-2000

	Total Canada			Fret**	
	Intérieur	International*	Canada		
		(Millions tonnes)			% du total
1988	140,0	250,0	390,0	166,2	42,6
1989	124,0	239,4	363,4	156,7	43,1
1990	120,8	232,3	353,1	156,1	44,2
1991	115,8	234,2	350,0	167,2	47,8
1992	104,6	223,2	327,8	155,3	47,4
1993	100,8	224,1	324,9	154,2	47,5
1994	104,4	246,9	351,3	168,1	47,8
1995	100,8	259,7	360,5	174,5	48,4
1996	97,6	259,9	357,5	171,4	47,9
1997	93,4	282,7	376,1	188,4	50,1
1998	96,6	279,5	376,1	179,4	47,7
1999	104,4	281,2	385,6	179,2	46,3
2000	110,9	293,6	404,5	188,1	46,5
TMC	-1,9	1,3	0,3	1,9	

* Comprend le fret transfrontalier et outre-mer.

** Comprend le fret en provenance de l'Atlantique, du Pacifique et du Saint-Laurent.

Source : Statistique Canada, *Le transport maritime au Canada* (annuels), n° de cat. 54-205; Transports Canada, *Les transports au Canada, Rapports annuels.*

L'industrie du transport maritime est desservie par un certain nombre de ports dont Transports Canada, Ports Canada, Pêches et Océans Canada et un certain nombre de sociétés privées, chacun appliquant son propre régime de réglementation (MPO, Profil de l'industrie), sont propriétaires ou administrateurs. La Société canadienne des ports (SCP), une société d'État, administre les plus grands ports du pays par l'intermédiaire de sociétés portuaires locales (Vancouver, Prince Rupert, Montréal, Québec, Halifax, St. John et St. John's) ou comme des ports divisionnaires (Churchill, Port Colborne, Prescott, Trois-Rivières, Port-Saguenay, Sept-Îles et Belledune). Ce sont de grands ports polyvalents qui fournissent la gamme complète des services maritimes. Il existe aussi des commissions portuaires, responsables de façon semi-autonome de neufs ports canadiens. L'entretien et l'administration des 316 ports publics et des 298 havres publics établis sur 526 sites dans l'ensemble du Canada relèvent de la Direction générale des ports publics de la Garde côtière canadienne, de la Direction générale des ports pour petits bateaux et de la Direction des opérations portuaires du MPO (Industrie Canada, *Strategis*). Ces ports répondent aux besoins de la navigation internationale et des industries des pêches et du tourisme.

Ports Canada a manutentionné 50 p. 100 du fret (chargé et déchargé) de 1988 à 2000. Le fret manutentionné par les grands ports et les ports côtiers a compté pour 74 p. 100 de tout le fret manutentionné au Canada pendant la période. Le tableau 3.8 illustre la performance économique des ports maritimes pour la période 1988-2000, d'après ces pourcentages ainsi que la part de marché, les revenus et les coûts d'exploitation de Ports Canada.

Tableau 3.8

Ports maritimes, 1988-2000

	Emplois ETP	Salaires*	Total des coûts d'exploitation	Total des revenus	Valeur ajoutée
			(Millions $)		
1988	2 870	94,1	220,5	265,7	139,3
1989	2 680	90,3	228,3	262,4	124,4
1990	2 650	92,3	223,6	265,8	134,5
1991	2 590	92,7	249,7	293,8	136,8
1992	2 250	83,4	210,0	267,1	140,5
1993	2 310	87,8	266,8	313,9	135,0
1994	2 200	86,2	254,4	326,2	158,0
1995	2 080	87,6	273,8	346,6	160,4
1996	2 060	88,4	294,8	347,9	141,5
1997	2 090	91,7	305,7	359,8	145,8
1998	2 070	92,2	309,0	358,4	141,6
1999	2 220	100,6	337,1	367,0	144,9
2000	2 260	104,2	349,3	373,7	147,5
TMC	-2,0	0,8	3,8	2,8	0,5

* Sur la base des revenus hebdomadaires dans l'industrie des services de transport.

Source : Statistique Canada, *Le transport maritime au Canada*, n° de cat. 54-205. Ports Canada, *Rapports annuels*. Transports Canada, *Les transports au Canada, Rapports annuels*.

Les revenus portuaires ont augmenté de 265,7 millions de dollars en 1988 à 373,7 millions en 2000, à un taux de croissance annuel moyen de 2,8 p. 100; les coûts d'exploitation portuaire ont augmenté de 220,5 millions de dollars à 349,3 millions, soit un taux annuel moyen de 3,8 p. 100.

3.3.2 L'industrie canadienne de la navigation maritime

Les compagnies de transport maritime appartenant à des intérêts canadiens ou domiciliées au Canada exploitaient 1 907 navires employant 14 978 membres d'équipage (ETP) en 1988, mais ce nombre a décliné à 1 800 navires employant 10 150 membres d'équipage en 2000 (tableau 3.9). La flotte marchande canadienne, constituée de navires automoteurs d'un tonnage de 1 000 tonnes brutes et plus (Transports Canada) battant pavillon canadien, a réduit sa capacité de 2,5 millions de tonneaux de jauge brute (TJB) en 1988 à 2,3 millions en 1997, mais a amorcé une nouvelle reprise en 1998 pour atteindre 2,9 millions en 2000 (*Le transport maritime au Canada*, 2000, tableau 11-9). En 2000, la flotte marchande comprenait 182 navires dont 22 navires-citernes, 72 vraquiers, 24 transporteurs de marchandises générales, 56 traversiers et 8 navires de types divers. La majorité de ces navires appartenaient à des compagnies ou à des intérêts privés, mais le gouvernement était propriétaire de la plus grande partie des traversiers.

Les navires canadiens sont en service dans les eaux côtières et intérieures (la voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs) et dans les eaux internationales. Ils occupent une place prépondérante dans le commerce côtier où ils représentent presque 100 p. 100 de ce commerce et comptent pour plus de 50 p. 100 du commerce intérieur. Les revenus, les coûts d'exploitation et la main-d'œuvre relatifs au fonctionnement de ces navires figurent au tableau 3.9.

Tableau 3.9

Fonctionnement des navires de transport maritime canadiens, 1988-2000

	Total Canada				Transport côtier et maritime		
	Nombre d'entreprises*	Nombre de navires	Équipage*	Revenus des navires	Équipage*	Coûts d'exploitation des navires	Revenus des navires
			ETP	Millions $	ETP	(Millions $)	
1988	241	1 907	14 978	1 906,0	9 550	1 290,9	1 214,1
1989	189	1 907	14 633	2 031,5	10 140	1 420,3	1 407,8
1990	199	2 028	14 721	2 654,7	10 460	1 539,9	1 884,8
1991	206	1 903	14 643	2 470,9	9 690	1 526,1	1 635,7
1992	204	1 646	14 227	2 318,0	9 860	1 999,5	1 606,4
1993	195	1 773	13 756	2 377,0	9 750	1 610,5	1 682,9
1994	204	1 796	13 154	2 523,8	9 250	1 690,7	1 766,7
1995	208	1 771	13 523	2 778,7	9 760	1 946,7	2 017,3
1996	200	1 750	13 260	2 767,0	9 280	1 925,8	1 997,8
1997	210	1 760	12 ,710	2 622,7	8 890	1 860,4	1 947,9
1998	210	1 740	13 100	2 510,0	9 170	1 778,4	1 856,4
1999	213	1 770	13 330	2 600,0	9 330	1 820,0	1 923,0
2000	216	1 800	13 560	2 650,0	9 490	1 855,0	1 960,0
TMC		-0,5	-0,8	2,7	-0,1	3,0	4,0

* À partir de 1996, seules les entreprises du SCIAN-483 ont été incluses, ce qui s'est concrétisé par une réduction de 30 p. 100 du nombre des entreprises et des équipages inventoriés par Statistique Canada entre 1965 et 1996. En conséquence, pour préserver la compatibilité de cette période, il a été nécessaire d'estimer le nombre d'entreprises et d'équipages à partir des données de 1996-2000.

Source : Statistique Canada, *Le transport maritime au Canada* (annuels), nº de cat. 54-205; Transports Canada, *Les transports au Canada, Rapports annuels.*

Les revenus des activités côtières et internationales (à l'exclusion des activités intérieures) ont constitué plus de 60 p. 100 des recettes totales. Ils sont passés de 1,2 milliard de dollars en 1988 à 2 milliards en 2000, soit un taux de croissance annuel moyen de 4 p. 100. Les coûts d'exploitation des navires ont augmenté de 1,3 million de dollars à 1,9 million pendant la même période, soit un taux annuel moyen de 3 p. 100.

Les recettes totales des opérations côtières et internationales (à savoir, les revenus des navires et de l'entreposage et autres services) ont augmenté de 1,4 milliard de dollars en 1988 à 1,9 milliard en 2000 avec un sommet de 2,2 milliards en 1995, mais le coût total, supérieur aux revenus pour la plus grande partie de la période, a augmenté de 1,7 milliard de dollars en 1998 à 1,9 milliard en 2000, avec un sommet de 2,6 milliards en 1995 (tableau 3.10). L'industrie a contribué substantiellement à la valeur ajoutée, qui a augmenté de 268,7 millions de dollars (18,5 p. 100 des revenus) en 1988 à 376,1 millions (20 p. 100 des revenus) en 2000. Le nombre d'emplois dans ce secteur a diminué de 15 184 ETP en 1988 à 14 898 en 2000, soit un taux annuel moyen de 1,6 p. 100 pendant la période, alors que les équipages ont compté pour 60 p. 100 de la main-d'œuvre et que les emplois dans les entrepôts, l'administration et les emplois à temps partiel ont représenté 40 p. 100.

Tableau 3.10

Industrie du transport maritime du Canada, 1988-2000

	Emplois ETP	Traitements et salaires	Coût total	Revenu total*	Valeur ajoutée
			(Millions $)		
1988	15 184	588,8	1 722,3	1 452,4	268,7
1989	16 433	680,3	2 245,5	1 799,4	273,4
1990	17 035	746,7	2 380,0	1 884,8	250,6
1991	15 570	719,6	2 202,2	1 824,3	341,1
1992	15 695	734,9	2 243,4	1 775,5	262,8
1993	16 217	755,2	2 303,4	1 922,4	224,9
1994	15 545	758,2	2 361,9	1 965,9	365,7
1995	15 900	783,2	2 567,7	2 192,0	425,2
1996	14 623	764,1	2 152,1	1 997,8	383,6
1997	13 486	766,1	1 975,0	2 003,4	390,6
1998	12 883	680,0	1 726,8	1 789,7	347,2
1999	13 633	697,1	1 813,4	1 834,4	366,9
2000	14 898	714,5	1 858,7	1 880,3	376,1
TMC	-1,6	1,6	0,6	2,1	2,8

* Les revenus et les coûts totaux sont dérivés des revenus des navires pour les opérations côtières et internationales, et comprennent d'autres sources de revenu, telles les services maritimes et l'entreposage.

Source : Statistique Canada, *Le transport maritime au Canada* (annuels), n° de cat. 54-205.

3.3.3 L'industrie de la construction et de la réparation navales

Plus de 90 p. 100 de l'industrie de la construction navale du Canada est située dans les provinces côtières et au Québec. Au cours de la période 1988-2000, ce secteur, dont les établissements se livrent à la construction de tous les types de navires de plus de cinq tonnes de déplacement, a fléchi considérablement. La valeur du transport maritime de produits manufacturés à partir des provinces côtières et du Québec a diminué de 1 143 millions de dollars en 1988 à 274,2 millions en 2000, soit un taux annuel moyen de 11,9 p. 100 (tableau 3.11). Le nombre d'emplois dans l'industrie a aussi baissé, passant de 6 588 à 2 700 pendant la même période, soit un taux annuel moyen de 7,4 p. 100. La perte de vitesse de l'industrie est imputable à une baisse de la demande, au Canada, dans les industries du transport maritime, de la défense nationale (services gouvernementaux) et des pêches. Cependant, l'expansion de l'industrie des hydrocarbures maritime s'est traduite par une demande accrue pour des navires de ravitaillement et une plus grande participation de l'industrie de la construction maritime à la construction des installations de forage pétrolier.

Dans l'industrie de la construction d'embarcations, où les établissements fabriquent et réparent tous les types d'embarcations et de navires d'un déplacement de cinq tonnes ou moins, la demande provient des industries du transport maritime, des pêches et du tourisme. La valeur des livraisons manufacturières de cette industrie dans les provinces côtières et au Québec a diminué de 356,1 millions de dollars en 1988 à 189,7 millions en 1992, pour finalement augmenter à 544,7 millions en 2000 (tableau 3.12).

Tableau 3.11

Industrie de la construction et de la réparation navales, 1988-2000

	Nombre d'établissements	Emplois ETP	Traitements et salaires	Valeur des livraisons manufacturières Millions $	Valeur ajoutée dans l'industrie manufacturière
1988	39	6 588	215,9	1 143,0	439,7
1989	42	7 905	263,1	1 455,3	632,3
1990	44	7 585	279,9	1 502,6	619,4
1991	41	6 959	261,7	1 291,3	581,3
1992	41	8 050	322,6	1 096,5	558,5
1993	38	6 224	275,7	1 088,3	716,7
1994	33	5 203	237,4	910,9	566,9
1995	38	4 588	205,7	903,4	650,4
1996	33	3 572	151,5	612,3	474,2
1997	36	3 113	131,1	388,2	292,2
1998	32	3 205	123,3	311,3	174,1
1999	37	4 081	169,9	454,2	263,2
2000*	30	2 700	109,7	274,4	164,6
TMC		-7,4	-5,6	-11,9	-8,2

* Estimations.

Source : Statistique Canada, *Industries manufacturières du Canada: niveaux national et provincial*, n° de cat. 31-203; *Enquête mensuelle sur les industries manufacturières*, n° de cat. 31-001.

Tableau 3.12

Industrie de la construction et de la réparation d'embarcations, 1988-2000

	Nombre d'établissements	Emplois ETP	Traitements et salaires	Valeur des livraisons manufacturières Millions $	Valeur ajoutée dans l'industrie manufacturière
1988	263	3 937	72,8	356,1	145,8
1989	231	3 604	74,6	340,0	136,0
1990	225	2 680	61,4	258,7	119,2
1991	179	1 872	48,5	198,7	106,3
1992	170	1 920	47,8	189,7	108,4
1993	146	1 886	50,1	194,5	112,7
1994	141	2 426	62,2	260,6	145,6
1995	160	3 068	77,4	375,9	196,6
1996	183	3 371	87,4	423,9	211,0
1997	173	3 927	91,7	426,9	219,1
1998	158	4 327	101,6	444,4	225,9
1999	140	4 110	109,2	438,4	240,9
2000*	158	5 300	125,3	544,7	294,2
TMC		2,5	4,5	3,5	5,8

* Estimations.

** Estimations sur la base du taux de croissance moyen pour la période 1988-1997.

Source : Statistique Canada, *Industries manufacturières du Canada: niveaux national et provincial*, n° de cat. 31-203; *Enquête mensuelle sur les industries manufacturières*, n° de cat. 31-001.

Le taux de croissance annuel moyen de la production a été de 3,5 p. 100 en termes courants pour l'ensemble de la période. Le nombre d'emplois dans l'industrie de la construction d'embarcations a chuté de 3 937 à 1 890 en 1993, pour remonter à 5 300 en 2000, soit un taux de croissance annuel moyen

de 2,5 p. 100 pour la période. Une réduction de la demande de bateaux de pêche et un accroissement de la demande d'embarcations de plaisance (et l'utilisation accrue de la fibre de verre comme matériau de construction) expliquent le déclin et la remontée subséquente dans l'industrie de la construction d'embarcations.

3.3.4 La contribution de l'industrie du transport maritime au PIB du Canada

La contribution totale de l'industrie du transport maritime au PIB du Canada figure au tableau3.13. La contribution de cette industrie au PIB du Canada a diminué de 0,18 p. 100 en 1988 à 0,11 p. 100 en 2000. Pendant cette période, le nombre d'emplois dans ce secteur a diminué de 28 600 à 25 200, soit un taux annuel moyen de 1,1 p. 100.

Tableau 3.13

Contribution de l'industrie du transport maritime au PIB du Canada, 1988-2000

	Valeur ajoutée des ports	Valeur ajoutée du transport maritime	Valeur ajoutée de la construction et de la réparation d'embarcations et de navires	Valeur ajoutée totale du transport maritime	(Millions $ constants de 1992)	Nombre d'emplois, transport maritime	p. 100 du PIB
		(Millions $)				ETP	
1988	139,3	268,7	585,5	993,5	1 097,8	28 579	0,18
1989	124,4	273,4	768,3	1 166,1	1 234,9	30 622	0,20
1990	134,5	250,6	738,6	1 123,7	1 156,3	29 950	0,19
1991	136,8	341,1	687,6	1 165,5	1 187,3	26 991	0,20
1992	140,5	262,8	666,9	1 070,2	1 070,2	28 185	0,18
1993	135,0	224,9	829,4	1 189,3	1 175,0	26 637	0,19
1994	158,0	365,7	712,5	1 236,2	1 201,6	25 374	0,19
1995	160,4	425,2	856,8	1 442,4	1 366,0	25 636	0,21
1996	141,5	383,6	707,2	1 232,3	1 147,3	23 626	0,17
1997	145,8	390,6	527,4	1 063,8	978,7	22 616	0,14
1998	141,6	347,2	510,2	999,0	920,1	22 485	0,12
1999	144,9	370,8	581,5	1 079,9	983,0	24 044	0,13
2000	147,5	378,9	472,2	987,9	868,4	25 158	0,11
TMC	4,7	2,9	-1,8	-0,0	-1,9	-1,1	-4,1

Source : Tableaux 3.8, 3.10, 3.11 et 3.12.

3.4 L'industrie du tourisme en mer

Le Canada est l'une des principales destinations touristiques dans le monde. Il se place au neuvième rang sur le plan international sur la base du nombre de touristes qui ont visité le pays pendant la période 1988-2000. L'environnement marin a été un facteur qui a incité les touristes à visiter les communautés côtières canadiennes et qui a contribué à la croissance de l'écotourisme. La contribution de l'industrie du tourisme en mer à l'industrie touristique canadienne est évaluée en termes de la contribution de trois sous-industries, à savoir la pêche récréative, le tourisme côtier, les croisières. L'écotourisme, pour lequel l'océan et l'environnement côtier sont des attractions clés, est récupéré par ces sous-indsutries. Statistique Canada ne fournit aucune donnée spécifique au tourisme en mer, ce qui explique que, sur cet aspect, il faut compter sur des estimations établies à partir des données d'enquêtes et d'études. Ces estimations, basées sur l'interpolation des données et sur des hypothèses intuitives, donnent une idée générale de l'importance relative de l'industrie du tourisme en mer.

3.4.1 La pêche récréative

Le MPO a effectué des enquêtes quinquennales sur la pêche récréative dont les conclusions sont pertinentes à la période couverte dans la présente analyse (MPO, *Enquête sur la pêche récréative au Canada 1985, 1990, 1995 et 2000).* Ces enquêtes fournissent des données sur les dépenses directes et

indirectes attribuables à la pêche récréative sur une base nationale et provinciale, ainsi que sur l'effort de pêche en eau douce et en mer. Elles révèlent que l'effort de pêche récréative en mer représentait 7,2 p. 100 en 1990, 6,4 p. 100 en 1995 et 6,2 p. 100 en 2000. Cependant, les dépenses moyennes engagées par pêcheur en mer étaient plus élevées que celles engagées par pêcheur en eau douce. La contribution des dépenses et des investissements directs de la pêche récréative en mer, interpolée à partir des résultats fournis par l'enquête, figure au tableau 3.14.

Tableau 3.14

Tourisme en mer et côtier – estimations pour 1988-2000

	Pêche sportive*		Tourisme côtier	Tourisme de croisière		
	Nombre de pêcheurs	Dépenses et investissements directs**	Revenus et investissements	Nombre de visiteurs	Dépenses des visiteurs***	Total tourisme en mer
	Milliers	(Millions $)		Milliers	(Millions $)	
1988	533,4	607,9	151,9	489,7	11,6	771,4
1989	534,8	641,9	160,5	475,4	12,9	815,3
1990	535,8	748,2	187,1	480,1	14,7	950,0
1991	524,2	753,9	201,9	569,2	18,5	974,3
1992	513,2	754,2	217,8	560,8	19,1	991,1
1993	502,7	760,1	235,0	632,5	22,6	1 017,7
1994	492,8	764,8	253,6	723,1	35,7	1 054,1
1995	483,4	768,3	273,7	705,5	38,0	1 080,0
1996	463,6	728,2	294,8	787,2	44,9	1 067,9
1997	441,8	682,2	318,6	946,5	53,4	1 054,2
1998	421,1	639,2	343,8	1 025,9	59,2	1 042,2
1999	401,3	599,0	365,2	1 148,4	68,8	1 033,0
2000	382,4	561,5	388,5	1 354,8	83,0	1 033,0
TMC	-2,8	-0,7	7,8	8,5	16,4	2,4

* Les estimations sont interpolées à partir des données d'enquête pour les années 1985, 1990, 1995 et 2000.

** Les dépenses directes concernent l'alimentation et le logement, le transport, les services de pêche, les fournitures de pêche, les forfaits et autres; les investissements concernent le matériel de pêche, le matériel de navigation de plaisance, le matériel de camping, des véhicules spéciaux, des biens immobiliers et autres achats directement liés à la pêche récréative.

*** Estimations basées sur les dépenses moyennes par voyage (visiteurs de la journée au Canada).

Source : MPO, *Enquête sur la pêche récréative au Canada (1985, 1990, 1995, 2000)*, Ottawa; Transports Canada, *Statistiques sur l'industrie de la croisière*. Statistique Canada, *Voyages internationaux (Touriscope)*, nº de cat. 66-201. Gouvernement de la Colombie-Britannique, *Annual Tourism Monitor*.

Les dépenses et les investissements ont augmenté de 607,9 millions de dollars en 1988 à 768,3 millions en 1995 pour diminuer à 561,5 millions en 2000. Le taux de croissance annuel moyen pour la période 1988-2000 a été de -0,7 p. 100. Le nombre de pêcheurs en mer a diminué de 533 400 à 382 400 pendant cette période, soit un taux annuel moyen de 2,8 p. 100. Le déclin depuis 1995 peut être imputable en partie à l'état de la ressource halieutique marine, ainsi qu'à la conjoncture économique au Canada et aux États-Unis, qui s'est traduite par une faible croissance du revenu dans les années 1990.

3.4.2 Le tourisme côtier

Le tourisme côtier est un élément important du tourisme en mer. Ce genre de tourisme fait référence à l'expérience côtière du motonautisme, de la voile, de l'observation de la faune, de la plongée sous-marine, du kayak et d'autres loisirs aquatiques. Le tourisme côtier n'a pas été évalué à l'échelle nationale, mais d'après les résultats d'une étude sur le tourisme en mer menée en Colombie-Britannique (ARA Consulting Group (1991), *Marine tourism in British Columbia : Opportunity Analysis*)[13], le tourisme

[13] Le tourisme de croisière n'est pas inclus dans cette étude.

côtier représentait environ 25 p. 100 des dépenses et des investissements imputables au tourisme en mer en 1989 et la pêche récréative, 75 p. 100. Ce taux a été appliqué aux dépenses et aux investissements directs relevés dans les rapports du MPO, mais les écarts entre l'Atlantique et le Pacifique ont été pris en compte pour aboutir aux données relatives au tourisme côtier qui figurent au tableau 3.14. Ces données montrent que les dépenses et les investissements dans l'industrie du tourisme côtier ont augmenté de 151,9 millions de dollars en 1988 à 388,5 millions en 2000, soit un taux annuel moyen de 7,8 p. 100.

3.4.3 Le tourisme de croisière

Le tourisme de croisière est l'un des segments dont la croissance est la plus rapide dans l'industrie touristique mondiale. Les lignes de croisière sont la propriété d'intérêts internationaux basés principalement aux États-Unis, mais elles utilisent les ports canadiens, en particulier sur la côte ouest, comme ports d'escale ou de transit. C'est pourquoi les données sur le nombre d'emplois directs dans l'industrie des croisières ne sont pas incluses ici, mais dans la section relative au transport maritime (3.3.2). Cependant, il est possible d'estimer les dépenses par passager lors des escales dans les ports canadiens à partir des dépenses moyennes des excursionnistes au Canada pendant la période 1988-2000. Le nombre de visiteurs en croisière a augmenté de 490 000 en 1988 à 1,4 million en 2000, soit un taux annuel moyen de 8,5 p. 100, et leurs dépenses ont augmenté de 11,6 millions de dollars à 83 millions, soit un taux annuel moyen de 16,4 p. 100 (tableau 3.14).

3.4.4 La contribution du tourisme en mer au PIB

Les dépenses liées au tourisme en mer ont augmenté de 771,4 millions de dollars en 1988 à 1,03 milliard en 2000, soit un taux annuel moyen de 2,4 p. 100 (tableau 3.14). La contribution du tourisme au PIB du Canada fait ressortir une valeur ajoutée, dans l'industrie touristique, de 40 p. 100 des dépenses liées au tourisme (Commission canadienne du tourisme, *Points saillants touristiques*). Cette valeur ajoutée appliquée aux dépenses touristiques directes dans la pêche récréative, le tourisme côtier et les croisières porte à conclure que la contribution du tourisme en mer au PIB du Canada a diminué de 0,06 à 0,05 p. 100 pendant la période 1988-2000 (tableau 3.15). Le nombre d'emplois directs a augmenté de 9 990 années-personnes à 10 560 pendant la période, soit un taux annuel moyen de 0,5 p. 100.

Tableau 3.15

Contribution du tourisme en mer au PIB du Canada, 1988-2000

	Total		Valeur ajoutée	Emplois*	Contribution au PIB
	$ courants	$ constants de 1992	$ constants de 1992	ETP	%
		(Millions $)			
1988	771,4	852,4	341,0	9 990	0,06
1989	815,3	863,4	345,4	10 000	0,06
1990	950,0	977,6	391,0	11 370	0,06
1991	974,3	984,0	393,6	11 440	0,06
1992	991,1	991,1	396,4	11 520	0,06
1993	1 017,7	1 005,5	402,2	11 690	0,06
1994	1 054,1	1 024,6	409,8	11 910	0,06
1995	1 080,0	1 022,0	408,8	11 880	0,06
1996	1 067,9	994,2	397,7	11 560	0,06
1997	1 054,2	969,9	389,0	11 280	0,06
1998	1 042,2	959,9	384,0	11 160	0,05
1999	1 033,0	941,1	376,4	10 940	0,05
2000	1 033,0	908,0	363,2	10 560	0,05
TMC	2,4	0,5	0,5	0,5	

* Chiffres basés sur des dépenses moyennes de 86 000 $ par emploi créé dans l'industrie touristique canadienne en 1996, en supposant que cette moyenne est demeurée constante en termes réels au cours de la période couverte par l'étude.

Source : Commission canadienne du tourisme, *Points saillants touristiques* (rapports annuels, 1996 à 2000).

3.5 L'industrie de la construction maritime

Deux segments de l'industrie canadienne de la construction et de la réparation sont pertinents dans le secteur maritime :

- La construction non résidentielle; et
- La construction maritime.

La demande dans le domaine de la construction non résidentielle vient de l'industrie des pêches (pour la construction d'usines de transformation du poisson), de l'industrie des hydrocarbures maritime (pour les installations de forage, les raffineries, les réservoirs et les installations d'entreposage), du tourisme (pour la construction de marinas et d'édifices tels que des hôtels et des chalets, etc.), du transport maritime (construction d'installations et de bâtiments maritimes) et du secteur public (pour la construction de ports, de havres, de quais et de brise-lames). Compte tenu des dépenses en capital (investissements) de ces industries, les dépenses de l'industrie de la construction maritime ont augmenté de 487,2 millions de dollars en 1988 à 2,2 milliards en 2000, soit un taux de croissance annuel moyen de 12,7 p. 100 (tableau 3.16).

Tableau 3.16

Investissements dans les industries de la construction maritime, 1988-2000

	Édifices*	Installations de forage pétrolier et gazier	Ouvrages maritimes	TOTAL		Valeur ajoutée**	Emplois***	Contribution au PIB
				Courants	Constants de 1992	Constants de 1992	Nbre	%
		(Millions $)			(Millions $)			
1988	165,5	40,4	281,3	487,2	538,4	258,4	3 720	0,05
1989	236,8	32,7	343,2	612,7	648,8	311,4	4 540	0,05
1990	360,2	125,5	326,1	811,8	835,3	401,0	5 760	0,07
1991	314,0	567,6	311,7	1193,3	1205,2	578,5	8 340	0,10
1992	321,5	785,3	258,4	1365,2	1365,2	655,3	9 220	0,11
1993	201,9	1113,4	184,9	1500,2	1482,2	711,4	9 870	0,12
1994	188,4	1425,9	467,6	2081,9	2023,6	971,3	13 260	0,15
1995	205,6	1376,9	355,3	1937,8	1840,3	880,8	11 480	0,13
1996	226,1	881,4	273,2	1380,7	1285,4	617,0	8 300	0,09
1997	213,8	824,0	259,8	1297,6	1193,8	573,0	7 350	0,08
1998	229,0	2013,6	302,1	2544,7	2343,7	1125,0	11 580	0,15
1999	231,9	2651,5	332,3	3215,7	2929,5	1406,2	17 400	0,19
2000	227,2	1678,1	342,2	2247,5	1975,6	948,3	12 200	0,12
TMC	2,6	31,0	1,6	12,7	10,8	10,8	9,9	

* Investissements dans la construction et la réparation pour les industries des produits du poisson et de la pêche récréative. Dans ce dernier cas, les investissements ont été estimés à partir des données d'enquêtes de 1985, de 1990 et de 1995 sur l'investissement direct dans des bâtiments et on a calculé la contribution maritime d'après la place, en pourcentage, qu'elle occupe dans l'effort total consacré à la pêche récréative.

** Sur la base d'une valeur ajoutée mo yenne de 48 p. 100 pour l'industrie de la construction.

*** Sur la base de dépenses moyennes par travailleur, dans l'industrie de la construction.

Source : Statistique Canada, *Dépenses en immobilisations par type d'actif* (annuel de 1992), n° de cat. 61-223. Statistique Canada, *Investissements privés et publics au Canada*, n° de cat. 61-205.

Ce taux de croissance est principalement dû à la demande de l'industrie des hydrocarbures maritime. En effet, la construction d'installations de forage pétrolier et gazier a augmenté de 40,4 millions de dollars en 1988 à 1,7 milliard en 2000, avec un sommet de 2,7 milliards en 1999, soit un taux de croissance annuel moyen de 31,0 p. 100. En 2000, la construction d'installations de forage pétrolier et gazier a compté pour 5 p. 100 des dépenses dans l'industrie de la construction maritime. L'industrie de la construction maritime a augmenté sa contribution au PIB du Canada de 0,05 à 0,12 p. 100 pendant la période de 1988-2000 et le nombre d'emplois dans cette industrie a augmenté d'environ 3 720 à 12 200, soit un taux annuel moyen de 9,9 p. 100.

3.6 L'industrie de la fabrication et des services maritimes

L'industrie de la fabrication et des services maritimes comprend :

- l'industrie des communications et des systèmes électroniques marins;
- l'industrie des technologies marines;

- les services professionnels de consultation et de recherche [14].

Cette industrie dépend de la demande non seulement des industries maritimes traditionnelles telles que les pêches, l'exploitation pétrolière et gazière, la navigation et la défense (services gouvernementaux), mais aussi de préoccupations environnementales (gestion des zones côtières, protection et mise en valeur de l'habitat marin). Les données de cette industrie ne font pas la distinction entre les activités terrestres et maritimes. En conséquence, on présume qu'il n'y a eu aucun changement marqué dans les rapports entre les activités maritimes et terrestres dans le segment de la fabrication et des services du point de vue du MPO (1990) et on les a donc appliqués à l'ensemble de la période étudiée.

3.6.1 L'industrie des communications et des systèmes électroniques marins

Le secteur maritime crée une demande considérable pour l'industrie des communications et de l'équipement électronique marins, en raison de ses besoins d'aides électroniques à la navigation et instruments connexes, de matériel de radiocommunication et de radars et de sonars. La part de l'équipement marin dans la catégorie « Autres industries de matériel électronique et de communication » (CTI 3359) du Canada est établie sur la base des résultats de l'enquête du MPO (*ibid.*), qui indique que 20 p. 100 de la valeur de la production provenait des provinces intérieures et 80 p. 100, des provinces côtières en 1989. Cette proportion est présumée constante pendant la période étudiée.

La valeur des marchandises provenant des industries des communications et des systèmes électroniques marins a augmenté de 153,8 millions de dollars en 1988 à 253,3 millions en 2000, soit un taux de croissance annuel moyen de 4,1 p. 100 (tableau 3.17). Le nombre d'emplois a diminué de 1 720 à 1 510, soit un taux annuel moyen de 1,1 p. 100 pendant la période.

---

[14] Cette ventilation est conforme à une étude du MPO basée sur une enquête du secteur en 1989 qui divisait le secteur en trois sous-branches d'activité pour le secteur de la fabrication et en trois autres pour le secteur des services. Le secteur manufacturier comprend : 1) les autres types de fabrication; 2) les systèmes électroniques marins; et 3) l'équipement d'aquaculture et de pêche. Le secteur des services comprend : les contrats, les services professionnels de consultation et les enquêtes maritimes. MPO, *Canada's Oceanic Manufacturing and Services Sector, a Report to the National Marine Council and DFO* (1990).

Tableau 3.17

Secteur des communications et des systèmes électroniques marins, 1988-2000

	Nombre d'établissements	Emplois	Salaires	Livraisons manufacturières	Valeur ajoutée*
		ETP		(Millions $)	
1988	62	1 720	50,8	153,8	86,1
1989	62	1 910	58,3	176,8	99,0
1900	62	2 100	65,9	199,7	113,6
1991	57	1 770	62,6	170,2	97,6
1992	54	1 840	68,3	167,9	97,7
1993	43	1 640	61,0	158,1	92,0
1994	35	1 440	58,1	167,0	97,2
1995	54	1 350	54,9	166,7	103,2
1996	57	1 470	58,1	183,9	113,8
1997	63	1 530	62,3	214,4	122,2
1998	64	1 490	63,9	226,6	129,7
1999	62**	1 520	66,6	243,2	143,9
2000	61**	1 510	68,4	253,3	150,0
TMC		-1,1	2,4	4,1	4,6

* Sur la base de la valeur ajoutée aux livraisons manufacturières dans l'industrie des communications et des systèmes électroniques marins, CTI 3359.

** Estimations basées sur le niveau moyen d'emploi par établissement pour la période 1995-1998.

Source : *Statistique Canada/Industry Canada Business Integrated Databases*, CTI E. 3359, Fabrication d'autres types de matériel et de composants électriques, Statistique Canada, *Industries manufacturières du Canada : niveaux national et provincial*, nº de cat. 31-203.

3.6.2 L'industrie des technologies marines

L'industrie de l'équipement et des technologies marins fournit des véhicules télécommandés et sous-marins, l'équipement de navigation et d'imagerie et le matériel de communication; des instruments acoustiques et électroniques marins; des sondes marines (chimiques, physiques et biologiques); la programmation d'applications marines et des systèmes d'information ainsi que des produits et services connexes. L'enquête du MPO (*op. cit.*) a conclu que 64 p. 100 de sa production provenait des provinces intérieures et 36 p. 100 des provinces côtières. Sur la base de cette proportion et de la valeur de la production de cette industrie tirée de l'enquête, la performance de cette industrie pour la période 1988-2000 figure au tableau 3.18.

Tableau 3.18

Secteur des techniques maritimes, 1988-2000*

	Nombre de travailleurs ETP	Salaires	Valeur des livraisons de marchandises de production propre (Millions $)	Valeur ajoutée
1988	5 880	107,8	400,9	229,7
1989	6 270	120,7	416,3	236,9
1990	6 380	126,8	409,2	236,1
1991	5 720	115,8	399,2	231,5
1992	4 820	103,0	391,7	240,5
1993	4 620	103,9	402,9	248,9
1994	4 970	113,5	454,2	282,9
1995	5 000	117,9	483,3	301,6
1996	5 030	122,2	494,9	308,8
1997	5 300	131,5	532,5	323,2
1998	5 430	137,4	549,5	340,7
1999	5 510	143,6	574,5	356,2
2000	5 600	146,1	584,1	362,1
TMC	-0,4	2,5	3,1	3,8

* Estimations à partir de la catégorie « Autres industries manufacturières », CTI-E 3999.

Source : Statistique Canada, *Autres industries manufacturières*, n° de cat. 47-250 XPB.

La valeur des livraisons de marchandises de production propre a augmenté de 400,9 millions de dollars en 1988 à 584,1 millions en 2000, soit un taux annuel moyen de 3,1 p. 100. Le nombre d'emplois dans cette industrie a diminué de 5 880 à 5 600, soit un taux annuel moyen de 0,4 p. 100 pendant la période.

3.6.3 L'industrie de l'équipement maricole

L'industrie de l'équipement et des fournitures aquacoles a connu un taux élevé de croissance pendant la période 1988-2000. La croissance des ventes (intérieures et internationales) de ce secteur a en effet augmenté de 95,7 millions de dollars à 775,2 millions, soit un taux annuel moyen de 17,4 p. 100 (tableau 3.19). Le nombre d'emplois dans ce secteur a augmenté de 1 240 en 1988 à 6 100 en 2000, soit un taux annuel moyen de 13,3 p. 100.

Tableau 3.19

Secteur des fournisseurs aquacoles, 1988-2000

	Emplois* ETP	Salaires	Ventes* (Millions $)	Valeur ajoutée**
1988	1 240	18,6	95,7	48,9
1989	1 850	28,6	140,2	70,8
1990	2 300	36,6	169,7	89,6
1991	2 630	43,2	203,6	108,5
1992	2 840	47,9	244,4	135,4
1993	3 150	54,8	293,2	165,9
1994	3 400	60,9	351,9	198,9
1995	3 830	70,6	422,3	241,8
1996	4 540	86,2	506,7	294,9
1997	4 710	92,1	541,8	303,4
1998	4 760	95,9	563,2	315,8
1999	5 550	112,0	694,0	389,1
2000	6 100	130,4	775,2	414,0
TMC	13,3	16,2	17,4	17,8

* Données basées sur la croissance du nombre d'emplois et des ventes pour 1989 et 1995. Depuis 1977, les taux de croissance sont basés sur les données du MPO au titre de la valeur ajoutée pour l'industrie de l'aquaculture.

** Données basées sur la valeur ajoutée sous la rubrique « Autres industries manufacturières ».

Source : MPO, *Aperçu des fournisseurs de l'industrie aquicole*, (1992), Ottawa. Alliance de l'industrie canadienne de l'aquaculture, *Profil de l'industrie canadienne de l'aquiculture et analyse du marché du travail*, (1998), Ottawa.

3.6.4 L'industrie des services maritimes

L'industrie des services regroupe les services de consultation et de recherche, ainsi que les services professionnels et de marketing, à l'exclusion des services liés au transport par eau tels que le pilotage, la restauration, les assurances, etc., couverts par l'industrie du transport maritime (section 3.3). L'enquête du MPO (1990) a révélé que l'industrie affichait des ventes de 638 millions de dollars en 1989 et employait près de 10 000 personnes. À peu près 70 p. 100 des entreprises de services avaient leur siège social dans les provinces côtières. D'après ces pourcentages et les tendances de l'industrie des services, on a estimé que la valeur des ventes issues de ces entreprises avait augmenté de 430,9 millions de dollars en 1988 à 767,7 millions en 2000, soit un taux annuel moyen de 4,8 p. 100 (tableau3.20). En supposant que la distribution au plan maritime et au plan terrestre est la même, l'emploi dans l'industrie des services maritimes affiche une augmentation du nombre d'emplois pendant cette période de 6 750 à 8 670, soit un taux annuel moyen de 2,1 p. 100.

3.6.5 La contribution de l'industrie de la fabrication et des services maritimes au PIB

Le tableau3.21 indique la contribution totale de l'industrie de la fabrication et des services maritimes au PIB. La valeur de la production de la fabrication et des services a augmenté de 1,1 milliard de dollars en 1988 à 2,4 milliards en 2000, soit un taux annuel moyen de 6,6 p. 100. Pendant cette période, le nombre d'emplois a également augmenté de 15 590 à 21 880, soit un taux annuel moyen de 2,8 p. 100. Cette industrie a augmenté sa contribution au PIB du Canada de 0,10 p. 100 en 1988 à 0,14 p. 100 en 2000.

Tableau 3.20

Industrie des services maritimes, 1988-2000

	Emplois	Salaires	Ventes	Valeur ajoutée
	ETP		(Millions $)	
1988	6 750	142,2	430,9	189,6
1989	6 790	147,3	446,6	196,6
1990	6 590	147,3	446,2	196,4
1991	6 890	158,5	480,1	211,3
1992	6 700	158,9	481,4	211,8
1993	7 050	172,3	522,1	229,7
1994	7 850	197,6	598,8	263,5
1995	7 930	205,4	622,6	274,0
1996	7 970	210,3	637,3	279,8
1997	8 300	223,5	676,8	298,0
1998	8 390	230,7	698,4	307,6
1999	8 520	241,9	732,2	322,2
2000	8 670	253,6	767,7	337,8
TMC	2,1	4,8	4,8	4,8

Source : MPO, *Canada's Oceanic Manufacturing and Services Sector*, (1990), Ottawa.

Tableau 3.21

Contribution de l'industrie des produits manufacturés et des services maritimes au PIB, 1988-2000

	Revenu brut/secteur des communications maritimes et des systèmes électroniques marins	Revenu brut/ techniques maritimes	Revenu brut/ équipement maricole	Revenu brut/services	Revenu total	Valeur ajoutée/ produits manufacturés et services maritimes		Emplois ETP	Contribution au PIB
			(Millions $)			$ courants	$ constants de 1992	Nombre	%
1988	153,8	400,9	95,7	430,9	1 081,3	554,3	612,5	15 590	0,10
1989	176,8	416,3	140,2	446,6	1 179,9	603,3	638,9	16 820	0,11
1990	199,7	409,2	169,7	446,2	1 224,8	635,7	654,1	17 370	0,11
1991	170,2	399,2	203,6	480,1	1 253,1	648,9	656,0	17 010	0,11
1992	167,9	391,7	244,4	481,4	1 285,4	685,4	685,4	16 200	0,12
1993	158,1	402,9	293,2	522,1	1 376,3	736,5	727,7	16 460	0,13
1994	167,0	452,2	351,9	598,8	1 571,9	842,5	818,9	17 660	0,13
1995	166,7	483,3	422,3	622,6	1 694,9	916,6	868,0	18 110	0,14
1996	183,9	494,9	506,7	637,3	1 822,8	997,3	928,5	19 010	0,14
1997	214,4	532,5	541,8	676,8	1 965,5	1 046,8	963,1	19 840	0,14
1998	226,6	549,5	563,2	698,4	2 037,7	1 093,8	1 007,4	20 070	0,14
1999	242,3	574,5	694,0	732,2	2 243,0	1 211,4	1 103,5	21 100	0,15
2000	253,3	584,1	775,2	767,7	2 380,3	1 263,9	1 111,0	21 880	0,14
TMC	4,1	3,1	17,4	4,8	6,6	6,9	5,0	2,8	

Source : Tableaux 3.17, 3.18 et 3.19.

3.7 L'industrie des services gouvernementaux

Depuis la Confédération, en 1867, le gouvernement fédéral a l'entière responsabilité des océans, mais il la partage avec les provinces grâce à des ententes fédérales-provinciales. En 1979, à la suite de l'adoption de la *Loi sur l'organisation du gouvernement*, le ministère des Pêches et des Océans (MPO) est devenu le ministère responsable des politiques et des programmes sur les océans. Plus récemment, la *Loi sur les océans*, adoptée en 1997, a chargé le Ministère de diriger l'élaboration d'une stratégie nationale de gestion des océans [DFO, *Le rôle du gouvernement fédéral dans le secteur des océans*, (1997), Ottawa]. La *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada-Terre-Neuve*, adoptée en 1985,

et la *Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada-Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers*, adoptée en 1986, ont établi le partage entre le fédéral et le provincial des responsabilités de réglementation relatives à la prospection et à l'exploitation du pétrole et du gaz en mer, ainsi qu'à la production de recettes issues de l'exploitation. Ces lois, ainsi que d'autres lois fédérales régissant la navigation maritime et la protection du milieu marin, reflètent le rôle de chef de file que joue le gouvernement fédéral en matière d'océans.

3.7.1 Les services offerts par le gouvernement fédéral

Le ministère des Pêches et des Océans (MPO), Transports Canada et le ministère de la Défense nationale (MDN) sont les principaux ministères fédéraux responsables des océans. Ressources naturelles Canada, Environnement Canada, Affaires étrangères et Commerce international Canada, Industrie Canada, l'Agence canadienne de développement international (ACDI) et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada sont parmi les autres ministères ayant des responsabilités particulières au titre de la gestion des océans et des zones côtières. D'autres ministères sont partiellement impliqués dans les dossiers sur les océans, notamment Développement des ressources humaines Canada (DRHC), les Affaires indiennes et du Nord Canada (AINC), le Conseil national de recherches du Canada (CNRC), l'Administration de pilotage et l'Agence des douanes et du revenu du Canada.

D'après nos estimations, 75 p. 100 des dépenses engagées par le gouvernement fédéral au titre des océans sont imputables aux trois principaux ministères [MPO (1997) *op. cit.*]. D'après ce pourcentage et les dépenses budgétaires de ces ministères, le total des dépenses engagées par le gouvernement fédéral au titre des activités maritimes est établi au tableau 3.23. Ces dépenses ont augmenté de 7,7 milliards de dollars en 1988-1989 pour atteindre un sommet de 8,3 milliards en 1991-1992, avant de diminuer à 4,5 milliards en 2000-2001. Pour l'ensemble de la période, les dépenses ont diminué soit un taux annuel moyen de 4,4 p. 100. Le nombre d'années-personnes liées aux activités maritimes a diminué de 39 450 à 27 070, soit un taux annuel moyen de 3,1 p. 100.

La baisse des allocations budgétaires et du nombre d'années-personnes est imputable aux politiques fédérales visant à réduire les frais de défense et à limiter les autres dépenses publiques par la compression des effectifs de la fonction publique. La restructuration a donné lieu au transfert de la Garde côtière canadienne de Transports Canada au MPO. En 1988-1989, le MDN était responsable de 65 p. 100 du budget des activités maritimes, suivi par Transports Canada à 23 p. 100 et le MPO à 12 p. 100. En 2000-2001, le MDN était responsable de 41,3 p. 100 et le MPO de 31,7 p. 100 du budget des activités maritimes.

Tableau 3.22

Dépenses engagées par le gouvernement fédéral et années-personnes (ETP), au titre des activités maritimes par principal ministère, 1988-2000

	MPO		Transports Canada		Défense nationale		Autres ministères		Total	
	Budget	Années-personnes	Budget	Années-personnes	Budget	Années-personnes	Budget	Années-personnes	Budget	Années-personnes
	(Millions $)	ETP	(Millions $)	ETP	(Millions $)	ETP	(Millions $)	ETP	(Millions $)	ETP
1988-1989	679,3	6 011	1 325,3	7 010	3 742,1	19 770	1 915,6	6 659	7 662,3	39 450
1989-1990	720,1	5 994	1 324,5	6 810	3 780,1	19 110	1 941,5	6 506	7 766,2	38 420
1990-1991	724,7	5 939	1 332,1	6 590	4 100,0	17 640	2 052,3	6 241	8 209,1	36 410
1991-1992	760,6	6 069	1 282,7	6 680	4 148,3	18 110	2 063,9	6 371	8 255,5	37 230
1992-1993	790,7	6 192	1 251,9	6 670	4 113,2	18 180	2 051,9	6 418	8 207,7	37 460
1993-1994	955,8	6 010	1 310,5	6 380	3 422,6	18 730	1 896,3	6 430	7 585,2	37 550
1994-1995	775,1	5 740	1 138,9	5 860	3 284,3	17 570	1 732,8	6 060	6 931,1	35 230
1995-1996	896,5	5 785	1 171,9	5 930	3 149,3	16 000	1 739,3	5 985	6 957,0	33 700
1996-1997	1 323,5	10 273	331,4**	540	2 915,5	17 160	1 523,4	5 817	6 093,8	33 790
1997-1998	1 076,7	8 720	173,2**	280	2 769,7	14 430	1 339,9	5 360	5 359,5	28 790
1998-1999	1 051,8	8 570	127,1**	210	2 477,0	14 290	1 218,6	4 880	4 874,5	27 950
1999-2000	1 479,3	8 614	-	-	2 037,4	13 906	1 160,5	4 640	4 677,2	27 160
2000-2001	1 429,3	8 797	-	-	1 955,2	13 863	1 116,9	4 410	4 501,4	27 070
TMC	6,2	3,2			-5,4	-3,0	-4,5	-3,4	-4,4	-3,1

* Dépenses et ETP de Transports Canada pour la Garde côtière canadienne et la politique maritime jusqu'en 1995-1996.

** Dépenses pour les services maritimes, y compris la contribution à Marine Atlantic, une société d'État chargée des services de traversier sur la côte Atlantique. Pendant les deux dernières années, les dépenses de transport maritime sont couvertes par les autres ministères.

Source : *Budget des dépenses du gouvernement du Canada, partie III* (annuels), Approvisionnements et Services, Ottawa.

Tableau 3.23

Dépenses des gouvernements provinciaux et emploi, secteur maritime, 1988-2000

	Administration de la pêche et de l'aquaculture et développement	Transport maritime (Millions $)	Pétrole et gaz	Total	Emplois ETP
1988-1989	79,1	167,4	3,7	250,2	3 180
1989-1990	90,1	225,5	4,0	319,6	2 750
1990-1991	91,2	116,1	4,3	211,6	2 940
1991-1992	76,1	95,2	4,1	175,4	2 360
1992-1993	82,4	189,0	11,6	283,0	1 900
1993-1994	70,5	131,0	10,0	211,5	1 290
1994-1995	67,5	126,0	8,9	202,4	1 250
1995-1996	60,0	122,6	9,5	192,1	1 150
1996-1997	57,4	112,9	6,9	177,2	1 120
1997-1998	53,5	124,9	11,2	189,9	1 120
1998-1999	65,0	185,4	12,1	262,5	1 400
1999-2000	77,0	124,3	8,9	210,2	1 180
2000-2001	77,2	98,7	8,3	184,2	1 080
TMC	-0,2	-4,4	6,7	-2,6	-9,6

Source : Budgets provinciaux (annuels).

3.7.2 Les services maritimes des gouvernements provinciaux

Une étude menée par le MPO sur le rôle que jouent les provinces dans le dossier des océans (1997) a permis d'identifier presque 50 ministères provinciaux engagés dans une certaine mesure dans ce dossier. Les principales activités provinciales ciblent cependant les pêches et l'aquaculture, le transport maritime

(traversiers) et l'exploitation du pétrole et du gaz en mer[15]. Les dépenses budgétaires provinciales présentées se rapportent donc directement à ces industries. Pendant la période s'échelonnant entre 1988-1989 et 2000-2001, le total des dépenses provinciales a diminué de 250 millions de dollars en 1988-1989 à 184,2 millions en 2000-2001, soit un taux annuel moyen de 2,6 p. 100. Le nombre d'emplois a baissé de 3 180 à 1 080 pendant cette période, soit un taux annuel moyen de 9,6 p. 100 (tableau 3.23). En 2000, le transport maritime comptait pour la plus grande part des dépenses des gouvernements provinciaux (53,6 p. 100) comparativement à 41,9 p. 100 pour la pêche et 3,6 p. 100 pour le pétrole et le gaz. Cependant, les accords fédéraux-provinciaux relatifs au transport maritime et à l'exploitation du pétrole et du gaz ont abouti à un partage du financement dans ces deux industries.

3.7.3 La contribution des services gouvernementaux au PIB du Canada

La contribution des services offerts par les gouvernements fédéral et provinciaux au PIB du Canada est indiquée au tableau 3.24.

Tableau 3.24

Contribution des services gouvernementaux au PIB du Canada, 1988-2000

	Dépenses gouvernementales (fédérales et provinciales)	Valeur ajoutée*		Emplois	Contribution au PIB
		($ courants)	($ constants de 1992)		
	(Millions $)			ETP	%
1988-1989	7 912,5	3 703,1	4 091,9	42 630	0,69
1989-1990	8 085,8	3 792,2	4 015,9	41 170	0,66
1990-1991	8 420,7	3 915,6	4 029,1	39 350	0,66
1991-1992	8 430,9	3 869,7	3 908,4	39 590	0,65
1992-1993	8 490,7	3 863,3	3 863,3	39 360	0,64
1993-1994	7 796,7	3 524,1	3 481,8	38 840	0,56
1994-1995	7 133,5	3 202,9	3 113,2	36 480	0,48
1995-1996	7 149,1	3 131,3	2 965,3	34 850	0,45
1996-1997	6 271,0	2 740,4	2 551,3	34 910	0,38
1997-1998	5 549,4	2 402,8	2 210,6	29 910	0,32
1998-1999	5 137,0	2 029,6	1 869,3	29 350	0,28
1999-2000	4 887,4	1 940,3	1 767,6	28 340	0,23
2000-2001	4 685,6	1 813,3	1 593,8	28 150	0,20
TMC	-4,4	-6,0	-7,9	-3,5	

* Les salaires sont déduits des dépenses du gouvernement pour estimer la valeur ajoutée conformément à la méthode des comptes nationaux de Statistique Canada.

Les dépenses gouvernementales (aux niveaux fédéral et provincial) ont diminué de 7,9 milliards de dollars en 1988 à 4,7 milliards en 2000, soit un taux annuel moyen de 4,4 p. 100; et le nombre d'emploi est passé de 42 630 à 28 150 pendant cette période, soit un taux annuel moyen de 3,5 p. 100. La contribution des services gouvernementaux au PIB est tombée de 0,69 p. 100 en 1988 à 0,20 p. 100 en 2000.

3.8 L'importance économique du secteur maritime au niveau national, 1988-2000

En dollars courants, la valeur de la production du secteur maritime a augmenté de 16,6 milliards de dollars en 1988 à 20,7 milliards en 1995, puis a diminué à 17,5 milliards en 1997 pour remonter à 22,7 milliards en 2000 [tableau 3.25 a)]. Le taux de croissance moyen pour l'ensemble de la période a été de 2,6 p. 100 en termes courants et de 0,7 p. 100 en termes réels (millions de dollars de 1992)

[15] Les autres dépenses liées au secteur maritime touchent le tourisme et l'environnement. Toutefois, il n'a pas été possible de les identifier régulièrement sur une base provinciale, ou de déterminer leur étendue et leur importance.

[tableau 3.25 b)]. Le ralentissement de la croissance du secteur maritime de 1995 à 1997, est venu de l'état des ressources qui a eu des répercussions sur l'industrie des pêches, le tourisme en mer et les industries auxiliaires, mais également du ralentissement de l'industrie des hydrocarbures maritime et de la réduction des dépenses gouvernementales.

La valeur ajoutée du secteur maritime a augmenté en termes réels de 8,9 milliards de dollars à 11,6 milliards, soit un taux annuel moyen de 2,2 p. 100 [tableau 3.25 c)]. Sur la base de la valeur ajoutée, la contribution du secteur maritime est passée de 1,49 p. 100 du PIB en 1988, à une pointe de 1,56 p. 100 de 1991 à 1993, pour ensuite diminuer jusqu'à 1,16 p. 100 en 1997 puis augmenter à 1,48 p. 100 du PIB en 2000 [tableau 3.25 d)]. En 1988, les industries qui ont contribué le plus à la valeur ajoutée en ordre d'importance étaient les services gouvernementaux, la pêche et le transport maritime. En 2000, ces industries ont été celles des hydrocarbures maritimes, des pêches et des services gouvernementaux.

Le nombre total d'emplois dans le secteur maritime a diminué de 159 700 en 1988 à 152 000 en 2000, à un taux annuel moyen de 0,4 p. 100. Cette baisse est principalement attribuable au recul de l'industrie des pêches, des services gouvernementaux et du transport (tableau 3.26). Le nombre d'emplois a augmenté dans les segments restants, l'industrie pétrolière et gazière en tête (une industrie à forte intensité de capital plutôt que de main-d'œuvre) avec un taux de croissance annuel moyen de 20,7 p. 100 pendant la période, suivi par l'industrie de la construction maritime avec un taux de croissance annuel moyen de 9,9 p. 100, l'industrie de la fabrication et des services, de 2,8 p. 100, et le tourisme en mer de 0,5 p. 100.

3.8.1 Les changements structurels dans l'économie maritime du Canada, 1988-2000

Les contributions, en pourcentage, des divers segments du secteur maritime à la valeur de la production et à l'emploi et les variations de leur importance relative pendant les années 1988-2000 figurent au tableau 3.27. Le tableau montre que le secteur maritime a subi durant cette période des changements structurels de taille, caractérisés par un recul des services gouvernementaux et du transport maritime et une avancée des industries pétrolière et gazière, de la construction maritime, de la fabrication et des services, du tourisme en mer et des pêches. En ce qui concerne les segments en perte de vitesse, la part de la production revenant aux services gouvernementaux a diminué de 47,7 à 18,5 p. 100, et la part de l'emploi de 26,7 à 18,5 p. 100. La valeur de la production du transport maritime a diminué de 19,4 à 13,5 p. 100, et le nombre d'emplois de 17,9 à 16,6 p. 100.

Tableau 3.25

Contribution des industries du secteur maritime au PIB national, 1988-2000

a) Valeur brute de la production des industries du secteur maritime, en dollars courants

	Pêche commerciale	Pétrole et gaz	Transport maritime	Tourisme	Construction maritime	Fabrication et services	Services gouverne-mentaux	Total
				(Millions $)				
1988	2 879,0	249,7	3 217,2	771,4	487,2	1 081,3	7 912,5	16 598,3
1989	2 746,1	148,0	3 857,1	815,3	612,7	1 179,9	8 085,8	17 444,9
1990	2 830,9	200,5	3 911,9	950,0	811,8	1 224,8	8 420,7	18 350,6
1991	2 841,9	660,7	3 608,1	974,3	1 193,3	1 253,1	8 430,9	18 962,3
1992	2 697,6	947,4	3 328,8	991,1	1 365,2	1 285,4	8 490,7	19 106,2
1993	2 836,9	1 380,0	3 519,1	1 017,7	1 500,2	1 376,3	7 796,7	19 426,9
1994	3 179,2	1 717,5	3 463,6	1 054,1	2 081,9	1 571,9	7 133,5	20 201,7
1995	3 300,4	1 696,2	3 823,5	1 080,0	1 937,8	1 694,9	7 149,1	20 681,9
1996	3 052,1	1 247,6	3 387,6	1 067,9	1 380,7	1 822,8	6 271,0	18 229,7
1997	3 100,3	1 236,5	3 184,1	1 054,2	1 297,6	1 965,5	5 549,4	17 387,6
1998	3 281,8	2 873,7	2 968,8	1 042,2	2 544,7	2 037,7	5 137,0	19 885,9
1999	3 738,9	4 044,1	3 127,5	1 033,0	3 215,7	2 243,0	4 887,4	22 289,6
2000	4 037,2	5 265,1	3 073,1	1 033,0	2 247,5	2 380,3	4 685,6	22 721,8
TMC	2,8	25,4	-0,4	2,4	12,7	6,6	-4,4	2,6

Source : Tableaux 3.4, 3.6, 3.13,3 .15, 3.16, 3.21 et 3.24.

b) Valeur brute de la production des industries du secteur maritime, en dollars constants de 1992

	Pêche commerciale	Pétrole et gaz	Transport maritime	Tourisme	Construction maritime	Fabrication et services	Services gouverne-mentaux	Total
				(Millions $ de 1992)				
1988	3 181,3	275,9	3 555,0	852,4	538,4	1 194,8	8 743,3	18 341,1
1989	2 908,1	156,7	4 084,7	863,4	648,9	1 249,5	8 562,9	18 474,2
1990	2 913,0	206,3	4 025,3	977,6	835,3	1 260,3	8 664,9	18 882,7
1991	2 870,3	667,3	3 644,2	984,0	1 205,2	1 265,6	8 515,2	19 151,8
1992	2 697,6	947,4	3 328,8	991,0	1 365,2	1 285,4	8 490,7	19 106,1
1993	2 802,9	1 363,4	3 476,9	1 005,5	1 482,2	1 359,8	7 703,1	19 193,8
1994	3 090,2	1 669,4	3 366,6	1 024,6	2 023,6	1 527,9	6 933,8	19 636,1
1995	3 125,4	1 606,3	3 620,8	1 022,8	1 835,1	1 605,1	6 770,1	19 585,8
1996	2 841,5	1 161,5	3 153,8	994,2	1 285,4	1 697,0	5 838,3	16 971,7
1997	2 852,3	1 137,6	2 929,4	969,9	1 193,8	1 808,3	5 105,4	15 996,7
1998	3 022,5	2 646,7	2 734,3	959,8	2 343,7	1 876,7	4 731,2	18 314,9
1999	3 406,1	3 684,2	2 849,1	941,1	2 929,5	2 043,3	4 452,4	20 305,7
2000	3 548,7	4 628,0	2 701,3	908,0	1 975,5	2 092,3	4 118,6	19 972,4
TMC	0,9	23,5	-2,3	0,5	10,8	4,7	-6,3	0,7

Source : Tableaux 3.4, 3.6, 3.13, 3.15, 3.16, 3.21 et 3.24.

Tableau 3.25 (suite)

c) Valeur ajoutée au PIB par les industries du secteur maritime, en dollars constants de 1992

	Pêche commerciale	Pétrole et gaz	Transport maritime	Tourisme	Construction maritime	Fabrication et services	Services gouverne-mentaux	Total
				(Millions $ de 1992)				
1988	2 300,2	169,2	1 097,8	341,0	258,4	612,5	4 091,9	8 871,0
1989	2 015,5	108,0	1 234,9	345,4	311,4	638,9	4 015,9	8 670,0
1990	2 082,0	156,0	1 156,3	391,0	401,0	654,1	4 029,1	8 869,5
1991	2 051,5	577,2	1 187,3	393,6	578,5	656,0	3 908,4	9 352,5
1992	1 946,8	781,9	1 070,2	396,4	655,3	685,4	3 863,3	9 399,3
1993	1 976,8	1 147,0	1 175,0	402,2	711,4	727,7	3 481,8	9 621,9
1994	2 162,1	1 407,1	1 201,6	409,8	971,3	818,9	3 113,2	10 084,0
1995	2 276,3	1 403,5	1 366,0	408,8	883,3	868,0	2 965,3	10 171,2
1996	1 967,2	983,9	1 147,3	397,7	617,0	928,5	2 551,3	8 592,9
1997	1 982,5	999,4	978,7	387,9	573,0	963,1	2 210,6	8 095,2
1998	2 138,6	2 249,8	920,1	384,0	1 125,0	1 007,4	1 869,3	9 694,2
1999	2 491,9	3 155,2	983,0	376,4	1 406,2	1 103,5	1 767,6	11 283,8
2000	2 668,7	4 149,6	868,4	363,2	948,3	1 111,0	1 593,8	11 703,0
TMC	0,9	26,7	-1,9	0,5	10,8	5,0	-7,9	2,2

Source : Tableaux 3.4, 3.6, 3.13, 3.15, 3.16, 3.21 et 3.24.

d) Contribution de chaque industrie du secteur maritime au PIB national, 1988-2000

	Pêche commerciale	Pétrole et gaz	Transport maritime	Tourisme	Construction maritime	Fabrication et services	Services gouverne-mentaux	Total
				%				
1988	0,39	0,03	0,18	0,06	0,04	0,10	0,69	1,49
1989	0,33	0,02	0,20	0,06	0,05	0,11	0,66	1,43
1990	0,34	0,03	0,19	0,06	0,07	0,11	0,66	1,46
1991	0,34	0,10	0,20	0,06	0,10	0,11	0,65	1,56
1992	0,32	0,13	0,18	0,06	0,11	0,12	0,64	1,56
1993	0,32	0,18	0,19	0,06	0,12	0,13	0,56	1,56
1994	0,33	0,21	0,19	0,06	0,15	0,13	0,48	1,55
1995	0,34	0,21	0,21	0,06	0,13	0,14	0,45	1,54
1996	0,29	0,15	0,17	0,06	0,09	0,14	0,38	1,28
1997	0,28	0,14	0,14	0,06	0,08	0,14	0,32	1,16
1998	0,30	0,31	0,12	0,05	0,15	0,14	0,28	1,35
1999	0,33	0,42	0,13	0,05	0,19	0,15	0,23	1,50
2000	0,33	0,53	0,11	0,05	0,12	0,14	0,20	1,48

Tableau 3.26

Nombre d'emplois dans le secteur maritime national par industrie, 1988-2000

	Pêche commerciale	Pétrole et gaz	Transport maritime	Tourisme	Construction maritime	Fabrication et services	Services gouverne-mentaux	Total
				ETP				
1988	58 733	495	28 579	9 990	3 720	15 590	42 630	159 737
1989	64 741	252	30 622	10 000	4 540	16 820	41 170	168 145
1990	61 059	361	29 950	11 370	5 760	17 370	39 350	165 200
1991	58 312	1 060	26 991	11 440	8 340	17 010	39 590	162 743
1992	58 676	1 406	27 915	11 520	9 220	16 200	39 360	164 297
1993	56 501	2 050	26 637	11 690	9 870	16 460	38 840	162 048
1994	55 263	2 369	25 374	11 910	13 260	17 660	36 480	162 316
1995	55 095	2 129	25 636	11 880	11 480	18 110	34 850	159 180
1996	49 964	1 386	23 626	11 560	8 300	19 010	34 910	147 763
1997	48 491	1 681	22 616	11 280	7 350	19 840	29 910	141 168
1998	47 320	3 540	22 485	11 160	11 580	20 070	29 350	145 505

1999	48 617	4 490	24 044	10 940	17 400	21 100	28 340	154 931
2000	48 110	5 910	25 158	10 560	12 200	21 880	28 150	151 968
TMC	-1,7	20,7	-1,1	0,5	9,9	2,8	-3,5	-0,4

Source : Tableaux 3.4, 3.6, 3.13, 3.15, 3.16, 3.21 et 3.24.

Tableau 3.27

Production brute et nombre d'emplois par industrie du secteur maritime, 1988 et 2000

	1988		2000	
	Valeur de la production	Emplois (ETP)	Valeur de la production	Emplois (ETP)
	%			
Pêche commerciale	17,3	36,8	17,8	31,7
Industrie pétrolière et gazière maritime	1,5	0,3	23,2	3,9
Transport maritime	19,4	17,9	13,5	16,6
Tourisme en mer	4,7	6,2	4,5	6,9
Construction maritime	2,9	2,3	9,9	8,0
Fabrication et services maritimes	6,5	9,8	10,5	14,4
Services gouvernementaux	47,7	26,7	20,6	18,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

En ce qui concerne les segments en croissance, l'industrie pétrolière et gazière a augmenté sa contribution à la valeur de la production de 1,5 à 23,2 p. 100 et à l'emploi de 0,3 à 3,9 p. 100 pendant la période étudiée. La valeur de la production de l'industrie de la fabrication et des services a augmenté de 6,5 à 10,5 p. 100 et l'emploi de 9,8 à 14,4 p. 100. Dans l'industrie de la construction maritime, la valeur de la production a augmenté de 2,9 à 9,9 p. 100 et l'emploi de 2,3 à 8,0 p. 100. Dans l'industrie du tourisme en mer, la valeur de la production a diminué de 4,7 à 4,5 p. 100 mais l'emploi a augmenté de 6,2 à 6,9 p. 100. L'industrie des pêches a augmenté sa contribution à la valeur de la production de 17,3 à 17,8 p. 100 mais a diminué sa contribution à l'emploi de 36,8 à 31,7 p. 100.

Il ressort des tableaux 3.25, 3.26 et 3.27 que la diminution de la contribution globale du secteur maritime au PIB depuis 1991 est attribuable au recul des services gouvernementaux, de l'industrie des pêches et du transport maritime. Les taux de croissance des industries restantes du secteur maritime ont été positifs pendant la période 1988-2000. Ils ont été largement influencés par l'industrie pétrolière et gazière, qui a eu un impact favorable sur la construction maritime, la fabrication et les services, et le transport maritime, en particulier la construction navale. La contribution des industries maritimes primaires telles que la pêche, l'exploitation pétrolière et gazière et le tourisme au secteur maritime est importante. Cette contribution a augmenté de 23,5 p. 100 de la valeur de la production en 1988 à 46,2 p. 100 en 2000 bien que l'emploi soit demeuré aux alentours de 43,0 p. 100 pour les deux années. Globalement, les industries primaires ont enregistré un taux de croissance annuel moyen de 8,1 p. 100 en termes courants et de 6,2 p. 100 en termes réels pendant cette période. Si l'on exclut les services gouvernementaux, la composante du secteur privé a augmenté sa contribution à la valeur de la production du secteur maritime de 52,3 à 79,4 p. 100 et à l'emploi de 73,4 à 81,5 p. 100.

Le tableau3.28 résume les changements dans la production et la contribution au PIB du secteur privé pour la période 1988-2000.

Tableau 3.28

Entreprises privées du secteur maritime, 1988-2000

Valeur brute de la production	Valeur ajoutée	Emplois	Contribution au PIB

	(Millions $)	(Millions $ de 1992)	(Millions $ de 1992)	Nombre	%
1988	8 685,8	9 597,8	4 779,1	117 107	0,81
1989	9 359,1	9 911,2	4 654,1	126 885	0,77
1990	9 929,9	10 217,8	4 840,4	125 863	0,80
1991	10 531,4	10 636,6	5 444,1	123 153	0,91
1992	10 615,5	10 615,5	5 536,0	124 937	0,92
1993	11 630,2	11 490,7	6 140,1	123 208	1,00
1994	13 068,2	12 702,3	6 970,8	125 836	1,07
1995	13 532,8	12 815,7	7 205,9	124 503	1,09
1996	11 958,7	11 133,5	6 041,6	112 773	0,90
1997	11 838,2	10 891,3	5 885,7	112 419	0,84
1998	14 748,9	13 583,8	7 824,9	115 730	1,08
1999	17 477,5	15 922,1	9 537,6	126 263	1,27
2000	18 047,4	15 863,6	10 017,1	121 280	1,27
TMC	6,1	4,2	6,2	2,9	

Source : Tableaux 3.25 a), b) et c).

La valeur de la production du secteur privé a augmenté en termes réels de 9,6 milliards de dollars à 15,9 milliards pendant la période étudiée, soit un taux annuel moyen de 4,2 p. 100, et sa contribution au PIB a augmenté de 0,81 à 1,27 p. 100. La contribution accrue au PIB indique qu'à l'exception du secteur public, le secteur maritime a été, avec à sa tête les industries primaires, un secteur de croissance dynamique de l'économie canadienne pendant la période 1988-2000. La position traditionnellement dominante du secteur public dans le secteur maritime a eu tendance à masquer la situation.

Le tableau3.29 situe le secteur maritime (malgré sa nature «horizontale » impliquant plusieurs autres secteurs industriels) dans le contexte national en comparant son rendement à celui d'autres secteurs des ressources de l'économie. Pour une plus grande compatibilité avec les autres secteurs des ressources, le secteur maritime est représenté par les industries primaires qui, contrairement aux secteurs de l'agriculture, de la foresterie et de l'exploitation minière, pétrolière et gazière, comprennent une transformation secondaire.

Tableau 3.29

Contribution du secteur maritime et des autres secteurs des ressources au PIB du Canada, 1988-2000

	Agriculture	Foresterie	Mine, pétrole et gaz	Industries des ressources maritimes	PIB du Canada
			(Millions $ de 1992)		
1988	8 827,2	5 359,9	22 646,8	2 810,4	594 892,9
1989	9 887,0	5 126,9	21 500,9	2 468,9	607 565,3
1990	11 383,2	4 533,1	21 481,1	2 629,0	609 232,4
1991	11 442,6	3 959,0	22 406,9	3 022,3	600 005,8
1992	10 259,6	4 029,9	23 053,8	3 125,1	604 279,0
1993	11 126,7	4 242,7	23 941,5	3 526,0	618 427,2
1994	11 390,7	4 441,2	25 065,7	3 979,0	645 953,9
1995	11 681,4	4 644,4	25 933,4	4 088,6	663 082,9
1996	12 318,7	4 281,9	26 244,2	3 348,8	673 506,4
1997	11 738,2	4 316,0	27 062,1	3 370,9	701 220,1
1998	12 390,0	4 221,0	26 590,0	4 772,4	721 876,1
1999	13 401,0	4 608,0	25 700,0	6 044,9	753 047,1
2000	13 305,6	4 695,1	27 752,7	7 089,4	786 896,1
TMC	3,4	-1,1	1,7	7,7	2,3

Source : Statistique Canada, *Produit intérieur brut provincial par industrie, 1984-1999*, n° de cat. 15-203.

Le tableau montre que la contribution du secteur des ressources maritimes au PIB du Canada a augmenté à un taux annuel moyen de 7,7 p. 100 pendant la période 1988-2000 comparativement à un taux annuel

de 3,4 p. 100 pour l'agriculture et de 1,7 p. 100 pour le secteur des mines, du pétrole et du gaz. La foresterie a diminué à un taux annuel moyen de 1,1 p. 100. Le taux de croissance de l'économie canadienne est établi à 2,3 p. 100 pendant cette période.

4.0 LA PERFORMANCE DU SECTEUR MARITIME DE LA RÉGION DE L'ATLANTIQUE ET DU QUÉBEC, 1988-2000

Les principaux enjeux du secteur maritime de la côte atlantique du Canada, dont le littoral s'étend sur 56 000 km, ce qui en fait le deuxième en importance au pays et dont la zone de la plate-forme continentale s'étend au-delà de la limite des 200 milles marins, ont trait au développement de la pêche, à l'exploration pétrolière et gazière ainsi qu'au transport maritime. L'industrie des pêches est celle qui a connu le plus de difficultés et cela a eu une incidence considérable sur l'économie régionale de la côte Atlantique, qui comprend les provinces de l'Atlantique et le Québec.

4.1 L'industrie des pêches

Pendant la période 1988-2000, les quantités débarquées de poissons dans l'économie régionale de l'Atlantique ont diminué de 1,4 million de tonnes, évaluées à 1,016 milliard de dollars, à 872 500 tonnes, évaluées à 1,8 milliard. Le volume débarqué a baissé à un taux annuel moyen de 3,8 p. 100 mais la valeur des quantités débarquées a augmenté à un taux annuel moyen de 4,7 p. 100 en raison de l'augmentation des prix (tableau 4.1).

Tableau 4.1

Industrie des pêches fondamentale, région de l'Atlantique, 1988-2000

	Pêche fondamentale			Mariculture			Total		
	Volume des prises (milliers de tonnes)	Valeur des prises (millions $)	Emplois (ETP)	Volume (milliers de tonnes)	Valeur (millions $)	Emplois (ETP)	Volume (milliers de tonnes)	Valeur (millions $)	Emplois (ETP)
1988	1 385,1	1 016,4	28 290	9,1	53,0	690	.....	.....	28 980
1989	1 317,9	959,8	27 501	12,6	66,8	920	.....	.....	28 421
1990	1 342,4	953,9	26 601	16,2	98,9	1 160	.....	.....	27 761
1991	1 192,4	1 013,8	25 315	17,9	106,5	1 150	.....	.....	26 465
1992	1 022,8	984,2	26 428	19,1	108,0	1 220	.....	.....	27 648
1993	874,0	959,3	26 076	19,8	117,0	1 280	.....	.....	27 356
1994	719,4	1 127,8	25 215	24,4	123,3	1 400	.....	.....	26 615
1995	638,4	1 359,2	24 529	28,9	145,8	1 840	.....	.....	26 369
1996	686,4	1 148,9	21 481	32,4	158,5	2 040	.....	.....	23 521
1997	735,3	1 214,6	18 847	35,9	176,6	2 250	.....	.....	21 097
1998	785,4	1 294,4	19 005	38,2	170,6	2 390	.....	.....	21 395
1999	792,4	1 571,0	18 353	51,8	230,5	3 130	.....	.....	21 483
2000	872,5	1 789,5	18 500	66,0	280,8	3 530	.....	.....	22 030
TMC	-3,8	4,7	-3,5	16,5	13,9	13,6	.....	.....	-2,2

Source : Site Web des Services statistiques du MPO.

La production maricole a cependant augmenté substantiellement de 9 100 tonnes, évaluées à 53 millions de dollars, à 66 000 tonnes, évaluées à 280,8 millions de dollars pendant la période, soit des taux de croissance moyens de 16,5 p. 100 en termes de volume et de 13,9 p. 100 en termes de valeur.

La réduction des débarquements de poissons marins est attribuable au déclin des poissons de fond et des espèces pélagiques dont on a baissé le total autorisé de captures (TAC) ainsi qu'à l'effondrement de la pêche à la morue du Nord et à sa fermeture subséquente en 1992. Cette fermeture qui, au départ, avait pris la forme d'un moratoire de deux ans et qui a, par la suite, été prorogé a affecté plus de 25 000 pêcheurs et travailleurs d'usine à Terre-Neuve et a entraîné un réalignement dans presque toute l'industrie des pêches de la région de l'Atlantique. En conséquence, le nombre d'emplois (ETP) dans l'industrie dans la région de l'Atlantique a diminué de 45 400 pêcheurs et travailleurs d'usine en 1988 à

environ 39 530 en 2000, tandis que le taux annuel moyen de croissance de l'industrie a été de 1,1 p. 100 (tableau 4.2).

Tableau 4.2

Industrie des pêches, région de l'Atlantique, 1988-2000

	Pêche fondamentale et mariculture		Fabrication secondaire				Total		
	Nombre de pêcheurs* ETP	Valeur des prises (Millions $)	Nombre d'établissements	Nombre de travailleurs ETP	Valeur des livraisons de marchandises à partir des manufactures (Millions $)	Valeur ajoutée	Emplois ETP	Valeur de la production** (Millions $)	Valeur ajoutée
1988	28 980	1 069,4	394	16 421	2 007,7	712,3	45 401	2 060,7	1 376,5
1989	28 421	1 026,6	410	22 757	1 871,7	652,6	51 178	1 938,5	1 445,1
1990	27 552	1 025,8	403	20 209	1 862,6	673,3	47 761	1 961,5	1 608,2
1991	26 465	1 120,3	381	18 795	1 886,7	669,8	45 260	1 993,2	1 635,5
1992	27 648	1 092,2	372	18 324	1 818,6	614,0	45 972	1 926,6	1 554,3
1993	27 356	1 076,3	375	15 935	1 874,7	578,8	43 291	1 991,7	1 529,7
1994	26 615	1 250,8	358	15 686	2 037,4	565,6	42 301	2 160,7	1 429,8
1995	26 369	1 505,0	344	15 312	2 180,6	671,6	41 681	2 326,4	1 736,5
1996	23 521	1 307,4	329	15 100	2 006,4	605,9	38 621	2 164,9	1 491,0
1997	21 097	1 391,2	337	15 332	2 152,0	568,8	36 429	2 328,6	1 562,0
1998	21 395	1 465,0	334	15 861	2 367,9	673,4	37 256	2 538,5	1 745,8
1999	21 483	1 801,5	301	16 612	2 606,1	769,7	38 095	2 836,6	2 050,6
2000	22 030	2 070,3	N.A	17 500	2 988,0	896,4	39 530	3 268,8	2 378,0
TMC	-2,2	5,5	-1,6	0,5	3,3	1,9	-1,1	3,9	4,4

* Comprend les travailleurs maricoles.

** Comprend la valeur de la production maricole et la valeur des livraisons de marchandises de production propre.

Source : Site Web des Services statistiques du MPO, Statistique Canada, *Industries manufacturières du Canada: niveaux national et provincial*, n° de cat. 31-203.

L'industrie du traitement du poisson a été gravement touchée par l'état de la ressource. La valeur de la production a diminué de 2 milliards de dollars en 1988 à 1,8 milliard en 1992, mais elle a atteint 3 milliards en 2000, principalement en raison de l'augmentation des prix du poisson. Le nombre d'emplois dans l'industrie manufacturière secondaire est tombé d'un plafond de 22 757 ETP en 1989 à un seuil de 15 100 en 1996, mais s'est élevé à 17 500 ETP pour la période 1988-2000, soit un taux annuel moyen de croissance de 0,5 p. 100. Malgré les changements survenus dans l'industrie des pêches fondamentale et de la fabrication secondaire, la valeur de la production de l'industrie des pêches dans la région de l'Atlantique a augmenté de 2,1 milliards de dollars en 1988 à 3,3 milliards en 2000, soit un taux annuel moyen de 3,8 p. 100.

L'état de l'industrie pendant la période 1988-2000 a nécessité une intervention massive et, en 1990, le gouvernement a injecté 584 millions de dollars dans un Programme quinquennal d'adaptation des pêches de l'Atlantique (PAPA) pour aider à remettre en état les populations de poissons en déclin et à restructurer l'industrie. Seulement 222 millions de dollars avaient été dépensés dans le cadre de ce programme lorsque, à la suite de la fermeture de la pêche à la morue du Nord en 1992, le gouvernement s'est engagé à fournir une aide aux pêcheurs et aux travailleurs d'usine les plus gravement affectés, par l'intermédiaire du Programme. Cette aide comprenait un programme de remplacement du revenu de 484 millions de dollars – un programme permettant la restructuration de l'industrie au moyen du recyclage professionnel et le retrait de permis – et un programme d'appui aux navires de 14,3 millions de dollars en vue d'aider les propriétaires de navires à entretenir et à entreposer de leurs navires et leur équipement pendant le moratoire (MPO, *Budget des dépenses* de 1994-1995). En 1993, le Programme d'adaptation et de redressement de la pêche de la morue du Nord (PARPMN) a été remplacé par la Stratégie du poisson de fond de l'Atlantique (LSPA), un programme quinquennal de 1,9 milliard de dollars qui a été à son tour remplacé par le Programme d'adaptation et de restructuration des pêches

canadiennes (PARPC) en 1998, un programme de 730 millions de dollars avec des composantes pour les côtes est et ouest.

4.2 L'industrie pétrolière et gazière maritime

Les statistiques relatives à cette industrie figurent déjà à la section 3.2.

Dans l'industrie des hydrocarbures extracôtiers, il s'est fait beaucoup d'exploration de pétrole et de gaz sur le Banc Georges et à l'Île de Sable au large de la Nouvelle-Écosse et sur les Grands Bancs au large de Terre-Neuve. Les réserves de pétrole brut récupérables de ces zones sont estimées à environ un milliard de barils, ou environ 14 p. 100 des réserves canadiennes de pétrole brut (*Guide statistique de l'énergie*, *op. cit.*). La plupart des montants dépensés sont allées aux installations d'exploration et de mise en valeur. La production commerciale a commencé en 1992 à partir d'une plate-forme située dans le champ de pétrole Chasset-Penule, à 256 km au sud d'Halifax, et c'est en 1997 qu'elle a débuté à Hibernia, au large de Terre-Neuve.

Les problèmes de développement associés à l'activité pétrolière et gazière tiennent au fait que les coûts de production en mer sont plus élevés que ceux des activités terrestres en raison des exigences technologiques et de la nécessité d'établir une infrastructure terrestre adéquate. Par conséquent, le principal obstacle au développement est le prix du pétrole brut sur le marché. À en juger par les indications dont on dispose, il faut que le prix du marché mondial atteigne au moins 15 $US le baril (95 $US par mètre cube) pour assurer la viabilité des opérations d'exploitation. Les prix mondiaux du pétrole ont été relativement faibles depuis la crise du pétrole au début des années 1980 et ont fluctué entre 15 et 28 $US le baril pendant la période 1990-2000.

4.3 L'industrie du transport maritime

Les revenus de l'industrie du transport maritime – les ports, le transport maritime intérieur, la construction de navires et d'embarcations, et les industries satellites de la réparation – ont diminué de 1,8 milliard de dollars en 1988 à 1,3 milliard en 2000, soit un taux annuel moyen de 2,5 p. 100 pour la période. Le nombre d'emplois dans ce secteur est passé de 13 635 à 12 227 pendant la période, soit un taux annuel moyen de 0,9 p. 100 (tableau4.3). Ces changements s'expliquent par le fléchissement des industries de la construction et de la réparation de navires et d'embarcations qui ont résulté d'une baisse de la demande de navires dans les industries des pêches, du transport intérieur et de la défense (services gouvernementaux). Les revenus de la construction de navires et d'embarcations ont diminué de 1,3 milliard de dollars à 426,7 millions de dollars pendant cette période, soit un taux annuel moyen de 9,0 p. 100. Pendant la même période, les autres industries du transport maritime ont été en croissance. Les revenus du transport intérieur ont augmenté de 389,2 millions de dollars à 705,1 millions, soit un taux annuel moyen de 4,9 p. 100, et les revenus de l'industrie portuaire sont passés de 127,3 millions de dollars à 179,3 millions, soit un taux annuel moyen de 2,9 p. 100.

Tableau 4.3

Industrie du transport maritime, région de l'Atlantique, 1988-2000

	Ports			Transport maritime		Construction de navires et d'embarcations		Total pour le secteur d'activité		
	Fret	Emplois*	Revenu portuaire	Emplois**	Revenu	Emplois	Revenu	Emplois	Revenu	Valeur ajoutée
	Millions tonnes	ETP	Millions $	ETP	Millions $	ETP	Millions $	ETP	Millions $	
1988	80,1	1 380	127,3	4 205	389,2	8 050	1 260,2	13 635	1 776,7	603,9
1989	79,3	1 310	125,7	5 192	576,1	8 864	1 514,6	15 366	2 216,4	775,3
1990	78,3	1 285	127,3	6 285	695,5	7 775	1 505,0	15 343	2 327,8	754,1
1991	77,5	1 290	142,8	5 745	673,2	6 945	1 260,2	13 980	2 076,2	722,8
1992	71,9	1 060	122,1	5 671	653,4	7 484	1 064,6	14 215	1 840,1	687,9
1993	79,2	1 180	157,6	5 189	615,2	5 659	1 053,3	12 028	1 826,1	824,2
1994	84,5	1 015	146,5	4 850	613,4	5 557	971,7	11 422	1 731,6	777,2
1995	93,6	985	160,1	6 089	839,5	5 349	1 057,6	12 423	2 057,2	947,7
1996	91,1	990	157,0	6 480	751,2	4 759	810,4	12 229	1 718,6	764,3
1997	103,6	1 020	170,9	5 932	803,4	4 155	529,9	11 107	1 504,2	565,3
1998	101,1	1 030	171,8	6 214	726,6	4 199	504,5	11 443	1 402,9	522,3
1999	108,2	1 140	173,5	6 704	697,1	4 377	549,4	12 221	1 420,0	541,5
2000	110,7	1 140	179,3	7 457	705,1	3 630	426,7	12 227	1 311,1	428,7
TMC	2,7	-1,6	2,9	4,8	4,9	-6,6	-9,0	-0,9	-2,5	-2,9

* Données basées sur la proportion du fret manutentionné dans la région de l'Atlantique par rapport au fret total transporté par voie maritime.

** Équipages, entreposage, services et gestion.

Source : Statistique Canada, *Le transport maritime au Canada* (annuels), nº de cat. 54-205; Transports Canada, *Les transports au Canada, Rapports annuels.*

4.4 L'industrie du tourisme en mer

Entre 1988 et 2000, l'industrie du tourisme en mer a connu une période de croissance. Le total des dépenses directes engagées dans cette industrie a augmenté de 195,2 millions de dollars à 281,2 millions, soit un taux de croissance annuel moyen de 3 p. 100 (tableau 4.4). Le nombre d'emplois directs s'est accru à un taux annuel moyen de 1,1 p. 100 pour passer de 2 520 à 2 880 pendant cette période. La croissance du tourisme en mer s'explique par la croissance du tourisme côtier et des croisières. Les revenus et les investissements directs du tourisme côtier ont augmenté de 38,2 millions de dollars à 167,3 millions, à un taux annuel moyen de 12,3 p. 100. Le nombre de passagers sur les paquebots de croisière a augmenté de 165 400 à 300 800, à un taux annuel moyen de 5 p. 100, et leurs dépenses de 3,9 millions de dollars à 18,4 millions pendant la période, à un taux annuel moyen de 12,9 p. 100. La pêche récréative a connu un recul, particulièrement à partir de 1995. Le nombre de pêcheurs est tombé de 154 200 en 1988 à 139 200 en 2000, à un taux annuel moyen de 0,9 p. 100, et les dépenses et les investissements directs ont diminué de 153,1 millions de dollars à 95,5 millions, à un taux annuel moyen de 4,2 p. 100.

Tableau 4.4

Industrie du tourisme en mer, région de l'Atlantique, 1988-2000

	Pêche récréative en mer		Tourisme côtier	Tourisme de croisière		Total			Emplois
	Pêcheurs	Dépenses et investissements directs	Revenus et investissements	Visiteurs	Dépenses	Pêcheurs et passagers des paquebots de croisière	Dépenses	Valeur ajoutée	ETP*
	Milliers	Millions $		Milliers	Millions $	Milliers	Millions $		
1988	154,2	153,1	38,2	165,4	3,9	348,1	195,2	78,1	2 520
1989	156,7	168,6	42,2	142,2	3,9	326,2	214,7	85,9	2 630
1990	158,9	187,0	46,8	91,8	2,8	278,4	236,6	94,6	2 830
1991	165,0	198,2	51,7	145,3	4,7	362,6	254,6	101,8	2 990
1992	170,6	204,5	64,9	111,6	3,8	312,2	273,2	109,3	3 180
1993	176,3	216,6	76,8	112,6	4,0	320,3	297,4	119,0	3 420
1994	181,4	227,4	85,0	131,7	6,5	328,6	318,9	127,6	3 600
1995	186,1	234,5	91,3	108,8	6,5	321,0	332,3	132,9	3 650
1996	180,9	210,3	100,4	85,7	6,0	266,6	316,7	126,7	3 430
1997	171,2	177,2	111,8	130,0	7,3	301,2	296,3	118,5	3 180
1998	162,5	146,3	133,3	152,8	8,8	315,3	288,4	115,4	3 080
1999	154,3	118,8	149,5	200,8	12,0	355,1	280,3	112,1	2 970
2000	139,2	95,5	167,3	300,8	18,4	440,0	281,2	112,5	2 880
TMC	-0,9	-4,2	12,3	5,0	12,9	2,0	3,0	3,0	1,1

* Variance résiduelle entre l'emploi direct total (voir tableau 3.15) et l'emploi direct en C.-B. (voir tableau 5.4).

Source : MPO, *Enquête sur la pêche récréative au Canada (1985, 1990, 1995, 2000)*, Ottawa; Transports Canada, *Statistiques sur l'industrie de la croisière.*

4.5 L'industrie de la construction maritime

Le développement de l'industrie pétrolière et gazière maritime a été responsable de l'accroissement des investissements dans l'industrie de la construction maritime, qui sont passés de 358,2 millions de dollars en 1988 à 2 milliards en 2000, soit un taux de croissance annuel moyen de 14,4 p. 100 (tableau 4.5). Le nombre d'emplois dans l'industrie, pendant cette période, a augmenté de 2 700 à 10 600 avec une pointe à 15 800, soit un taux annuel moyen de 11,4 p. 100. Les investissements dans les plates-formes et l'équipement de forage gazier et pétrolier ont augmenté de 40,4 millions de dollars à 1,7 milliard, soit un taux de croissance annuel moyen de 31 p. 100. Ces investissements ont correspondu à la construction de la plate-forme de production Hibernia à Terre-Neuve au début des années 1990 jusqu'en 1996 et, par la suite, à la construction d'installations de production d'hydrocarbures extracôtiers en Nouvelle-Écosse. Les investissements dans les ouvrages maritimes, principalement subventionnés par le gouvernement, ont augmenté de 214,4 millions de dollars à 261,3 millions, soit un taux annuel moyen de 1,6 p. 100. Les investissements dans la construction industrielle et commerciale, largement dépendants de l'industrie des pêches (commerciale et récréative), ont diminué de 103,4 millions de dollars à 75,3 millions, soit un taux annuel moyen de 2,6 p. 100.

Tableau 4.5

Investissements dans l'industrie maritime de la construction, région de l'Atlantique, 1988-2000

	Construction immobilière	Plates-formes de forage	Ouvrages maritimes (Millions $)	Total	Valeur ajoutée	Emplois ETP
1988	103,4	40,4	214,4	358,2	171,9	2 700
1989	177,3	32,7	181,3	391,3	187,8	2 810
1990	297,4	125,5	232,8	655,7	314,7	4 540
1991	256,2	567,6	247,8	1 071,6	514,4	7 400
1992	237,8	785,3	188,2	1 211,3	581,4	8 090
1993	66,1	1 113,4	126,7	1 306,2	626,9	8 800
1994	48,2	1 425,9	377,8	1 851,9	888,9	11 540
1995	60,9	1 376,9	236,9	1 674,7	801,5	9 640
1996	68,1	881,4	156,0	1 105,5	530,6	6 390
1997	65,6	824,0	204,9	1 094,5	525,3	5 810
1998	71,9	2 013,6	226,6	2 312,1	1 109,8	9 960
1999	76,2	2 651,5	255,4	2 983,1	1 431,9	15 800
2000	75,3	1 678,1	261,3	2 014,7	967,1	10 600
TMC	-2,6	31,0	1,6	14,4	14,4	11,4

Source : Statistique Canada, *Dépenses en immobilisations par type d'actif*, 1992-1996, n° de cat. 61-223; *Investissements privés et publics au Canada*, n° de cat. 61-205.

4.6 L'industrie des produits et des services maritimes

La valeur de la production de l'industrie des produits et des services maritimes a augmenté de 477,6 millions de dollars en 1988 à 1,1 milliard en 2000, soit un taux annuel moyen de 7 p. 100 (tableau 4.6). Le nombre d'emplois dans ce secteur est passé de 7 090 à 10 300, soit un taux annuel moyen de 3,1 p. 100. Segment le plus important de l'industrie, les services maritimes ont été à l'origine de 30 p. 100 de la valeur de la production en 2000. La part qui revient aux services maritimes a augmenté de 205,6 millions de dollars à 328,8 millions, soit un taux annuel moyen de 3,9 p. 100. La croissance a été plus marquée dans le segment des fournitures aquicoles, dont la valeur de la production a augmenté de 48,8 millions de dollars à 292,6 millions, soit un taux annuel moyen de 14,9 p. 100 pour la période. La contribution de l'industrie des technologies marines a augmenté de 130,9 millions de dollars à 304,1 millions, soit un taux annuel moyen de 7 p. 100. Enfin, l'apport de l'industrie du matériel de télécommunication et de l'équipement électronique marins a augmenté de 92,3 millions de dollars à 186,3 millions, soit un taux de croissance annuel moyen de 5,8 p. 100.

Tableau 4.6

Secteur de la fabrication et des services maritimes, région de l'Atlantique, 1988-2000

	Matériel de communication maritime et équipement électronique marins	Technologies marines	Fournitures aquicoles	Services maritimes	Emplois ETP	Total Valeur de la production	Valeur ajoutée
		(Millions $)				(Millions $)	
1988	92,3	130,9	48,8	205,6	7 090	477,6	245,3
1989	113,6	132,8	55,4	210,2	7 570	512,0	262,1
1990	145,0	158,1	62,9	198,5	8 230	564,5	294,2
1991	123,5	165,5	71,3	221,0	7 960	581,3	311,1
1992	125,5	127,1	85,6	210,1	7 480	548,3	305,2
1993	118,7	151,8	102,7	238,0	8 080	611,2	364,9
1994	128,9	211,2	123,3	301,4	9 280	764,8	413,0
1995	118,8	224,1	147,8	311,3	9 190	802,0	442,8
1996	135,9	234,9	177,5	311,3	9 210	859,6	462,0
1997	158,8	269,4	189,8	298,2	9 320	916,2	493,7
1998	168,1	278,0	191,7	304,8	9 370	942,6	510,3
1999	179,7	298,8	268,4	316,6	9 920	1 063,5	580,9
2000	186,3	304,1	292,6	328,8	10 300	1 111,8	598,2
TMC	5,8	7,0	14,9	3,9	3,1	7,0	7,4

Source : Statistique Canada, *Industries manufacturières du Canada: niveaux national et provincial*, nº de cat. 31-203. Alliance de l'industrie canadienne de l'aquaculture, *Profil de l'industrie canadienne de l'aquiculture et analyse du marché du travail*, 1998, Ottawa.

4.7 L'industrie des services gouvernementaux

Les dépenses fédérales et provinciales d'origine maritime dans la région de l'Atlantique ont augmenté de 6,0 milliards de dollars en 1988-1989 pour atteindre un sommet de 6,4 milliards en 1991-1992 et redescendre à 3,5 milliards en 2000-2001. Le taux de décroissance annuel moyen pour toute cette période a été de 4,4 p. 100 (tableau4.7). Le nombre de fonctionnaires affectés à des activités maritimes a diminué de 32 030 à 21 180 pendant cette période, soit un taux annuel moyen de 3,4 p. 100. Quatre-vingt-dix-huit pour cent environ des dépenses gouvernementales totales effectuées pendant la période l'ont été par l'administration fédérale qui est aussi à l'origine de 94 p. 100 environ des emplois publics dans la région.

Les dépenses fédérales et provinciales ont diminué considérablement pendant cette période. Les dépenses du gouvernement fédéral sont tombées de 5,8 milliards de dollars en 1988-1989 à 3,4 milliards en 2000-2001, soit un taux annuel moyen de 4,5 p. 100. Cette diminution est survenue, malgré l'intervention financière du gouvernement dans l'industrie des pêches sous la forme de programmes d'assistance, à la suite d'une politique de contrôle des dépenses et de restructuration de la fonction publique fédérale. Les dépenses des gouvernements provinciaux ont diminué de 166,1 millions de dollars à 130,9 millions, soit un taux annuel moyen de 2 p. 100. Cette diminution s'explique par la réduction des dépenses dans les industries des pêches et du transport maritime.

Tableau 4.7

Dépenses et années-personnes aux niveaux fédéral et provincial, région de l'Atlantique, 1988-2000

	Administration fédérale		Administrations provinciales		Total		
	Emplois ETP	Dépenses (Millions $)	Emplois ETP	Dépenses (Millions $)	Emplois ETP	Dépenses (Millions $)	Valeur ajoutée (Millions $)
1988-1989	29 510	5 784,9	2 520	166,1	32 030	5 951,0	2 785,1
1989-1990	29 140	5 881,6	1 680	181,0	30 820	6 062,6	2 843,4
1990-1991	28 220	6 197,9	1 630	188,4	29 850	6 386,3	2 969,6
1991-1992	28 780	6 232,8	1 210	156,8	29 990	6 389,6	2 932,8
1992-1993	28 070	6 155,7	1 270	173,7	29 340	6 329,4	2 879,9
1993-1994	28 040	5 688,9	960	133,4	29 000	5 822,3	2 631,7
1994-1995	26 320	5 198,3	960	137,4	27 280	5 335,7	2 395,7
1995-1996	25 200	5 217,7	870	129,9	26 070	5 347,6	2 342,3
1996-1997	25 240	4 570,3	840	115,2	26 080	4 685,5	2 047,5
1997-1998	21 460	4 019,2	870	123,1	22 330	4 142,3	1 793,6
1998-1999	20 720	3 655,9	920	131,6	21 640	3 787,5	1 496,4
1999-2000	20 360	3 507,9	930	135,7	21 290	3 643,6	1 446,5
2000-2001	20 300	3 376,1	880	130,9	21 180	3 507,0	1 353,7
TMC	-3,1	-4,5	-8,8	-2,0	-3,4	-4,4	-6,0

* La répartition des dépenses et des emplois fédéraux par région est basée sur la proportion de la rémunération et des emplois administratifs fédéraux, par région.

Source : Statistique Canada, *Nombre d'emplois et rémunération dans le secteur public*, n° de cat. 72-209.

4.8 La contribution du secteur maritime à l'économie de la région de l'Atlantique

L'économie régionale de l'Atlantique regroupe les économies des provinces de l'Atlantique et du Québec. La valeur brute de la production du secteur maritime figure aux tableaux 4.8 a) et b). Elle a augmenté de 11,1 milliards de dollars en 1988 à 16,8 milliards en 2000, soit un taux de croissance annuel moyen de 3,5 p. 100 en termes courants et de 1,6 p. 100 en termes réels. Cette croissance est attribuable à la croissance de l'industrie pétrolière et gazière qui a atteint en moyenne 25,4 p. 100 par année en termes courants, de la construction maritime, de 14,4 p. 100 par an, de l'industrie de la fabrication et des services, de 7,0 p. 100 par an, des pêches, de 3,9 p. 100 par an, et du tourisme, de 3,0 p. 100 par an. La branche d'activité du secteur public a diminué à un taux annuel moyen de 4,4 p. 100, et le transport maritime à un taux annuel moyen de 2,5 p. 100.

La valeur ajoutée par secteur maritime a augmenté en termes réels de 6,0 milliards de dollars à 9,3 milliards, soit un taux annuel moyen de 3,7 p. 100 (tableau 4.8 c)). D'après les données de la valeur ajoutée, la contribution du secteur maritime à l'économie régionale de l'Atlantique est passée de 3,47 p. 100 du PIB régional en 1988 à 4,40 p. 100 en 2000, après avoir atteint son niveau le plus bas de 3,00 p. 100 en 1997 [tableau 4.8 d)]. Le nombre d'emplois dans le secteur maritime de l'économie régionale de la côte atlantique a diminué de 103 900 en 1988 à 102 600 en 2000, après avoir atteint son niveau le plus bas de 89 900 en 1997, soit un taux annuel moyen de 0,1 p. 100 pour la période (tableau 4.9). Le nombre d'emplois a diminué dans l'industrie des pêches, du transport maritime (principalement la construction et la réparation navales) et des services gouvernementaux, mais a augmenté dans l'industrie pétrolière et gazière, la construction maritime, la fabrication et les services, et le tourisme.

Tableau 4.8

Contribution par industrie du secteur maritime au PIB, région de l'Atlantique, 1988-1998

a) Valeur brute de la production du secteur maritime, en dollars courants, région de l'Atlantique

	Pêches commerciale	Pétrole et gaz	Transport maritime	Tourisme	Construction maritime	Fabrication et services	Services gouverne-mentaux	Total
					(Millions $)			
1988	2 060,7	249,7	1 776,7	195,2	358,2	477,6	5 951,0	11 069,1
1989	1 938,5	148,0	2 216,4	214,7	391,3	512,0	6 062,6	11 483,5
1990	1 961,5	200,5	2 327,8	236,6	655,7	564,5	6 386,3	12 332,9
1991	1 993,2	660,7	2 076,2	254,6	1 071,6	581,3	6 389,6	13 027,2
1992	1 926,6	947,4	1 840,1	273,2	1 211,3	548,3	6 329,4	13 076,3
1993	1 991,7	1 380,0	1 826,1	297,4	1 306,2	611,2	5 822,3	13 234,9
1994	2 160,7	1 717,5	1 731,6	318,9	1 851,9	764,8	5 335,7	13 881,1
1995	2 326,4	1 696,2	2 057,2	332,3	1 674,7	802,0	5 347,6	14 236,4
1996	2 164,9	1 247,6	1 718,6	316,7	1 105,5	859,6	4 685,5	12 098,4
1997	2 328,6	1 236,5	1 504,2	296,3	1 094,5	916,2	4 142,3	11 518,6
1998	2 538,5	2 873,7	1 402,9	288,4	2 312,1	942,6	3 787,5	14 145,7
1999	2 836,6	4 044,1	1 420,0	280,3	2 983,1	1 063,5	3 643,6	16 271,2
2000	3 268,8	5 265,1	1 311,1	281,2	2 014,7	1 111,8	3 507,0	16 759,7
TMC	3,8	25,4	-2,5	3,0	14,4	7,0	-4,4	3,5

Source : Tableaux 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6 et 4.7.

b) Valeur brute de la production des industries du secteur maritime, en dollars constants, région de l'Atlantique

	Pêches commerciale	Pétrole et gaz	Transport maritime	Tourisme	Construction maritime	Fabrication et services	Services gouverne-mentaux	Total
					(Millions $ de 1992)			
1988	2 277,1	275,9	1 963,2	215,7	395,8	527,7	6 575,9	12 231,3
1989	2 052,9	156,7	2 347,2	227,4	414,4	542,2	6 420,3	12 161,1
1990	2 018,4	206,3	2 395,3	243,5	674,7	580,9	6 571,5	12 690,6
1991	2 013,1	667,3	2 097,0	257,1	1 082,3	587,1	6 453,5	13 157,4
1992	1 926,6	947,4	1 840,1	273,2	1 211,3	548,3	6 329,4	13 076,3
1993	1 967,8	1 363,4	1 804,2	293,8	1 290,5	603,9	5 752,4	13 076,0
1994	2 100,2	1 669,4	1 683,1	310,0	1 800,0	743,4	5 186,3	13 492,4
1995	2 203,1	1 606,3	1 948,2	314,7	1 585,9	759,5	5 064,2	13 481,9
1996	2 015,5	1 161,5	1 600,0	294,8	1 029,2	800,3	4 362,2	11 263,5
1997	2 142,3	1 137,6	1 383,9	272,6	1 006,9	842,9	3 810,9	10 597,1
1998	2 338,0	2 646,7	1 292,1	265,6	2 129,4	868,1	3 488,3	13 028,2
1999	2 584,1	3 684,2	1 293,6	255,4	2 717,6	968,8	3 319,3	14 823,0
2000	2 873,3	4 628,0	1 152,5	247,2	1 770,9	977,3	3 082,6	14 731,8
TMC	2,0	23,5	-4,4	1,1	12,5	5,1	-6,3	1,6

Source : Tiré du tableau 4.8 a).

Tableau 4.8 (suite)

c) Valeur ajoutée au PIB par les industries du secteur maritime, en dollars constants, région de l'Atlantique

	Pêches commerciale	Pétrole et gaz	Transport maritime	Tourisme	Construction maritime	Fabrication et services	Services gouverne-mentaux	Total
				(Millions $ de 1992)				
1988	1 521,0	169,2	667,3	86,3	190,0	271,1	3 077,5	5 982,4
1989	1 530,4	108,0	821,0	91,0	198,9	277,6	3 011,2	6 038,0
1990	1 654,8	156,0	776,0	97,3	323,8	302,7	3 055,7	6 366,3
1991	1 651,9	577,2	730,0	102,8	519,5	314,2	2 962,1	6 857,7
1992	1 554,3	781,9	687,9	109,3	578,6	305,2	2 879,9	6 987,1
1993	1 511,3	1 147,0	814,3	117,6	645,6	360,5	2 600,1	7 196,4
1994	1 389,8	1 407,1	755,4	124,0	864,0	401,4	2 328,6	7 270,3
1995	1 644,5	1 403,5	897,5	125,9	762,1	419,3	2 218,2	7 471,0
1996	1 388,1	983,9	711,6	118,0	490,4	430,1	1 906,2	6 028,3
1997	1 437,0	999,4	520,1	109,0	483,3	454,2	1 650,1	5 653,1
1998	1 607,8	2 249,8	481,1	106,3	1 022,2	470,0	1 378,2	7 315,4
1999	1 868,1	3 155,2	493,3	102,1	1 304,5	529,2	1 317,8	8 770,2
2000	2 098,1	4 149,6	376,8	98,9	850,1	525,8	1 189,9	9 289,2
TMC	2,7	26,7	-4,8	1,1	12,5	5,5	-7,9	3,7

Source : Tableaux 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6 et 4.7.

d) Contribution, en pourcentage, de chaque industrie du secteur maritime au PIB, région de l'Atlantique

	Pêches commerciale	Pétrole et gaz	Transport maritime	Tourisme	Construction maritime	Fabrication et services	Services gouverne-mentaux	Total
					%			
1988	0,88	0,10	0,39	0,05	0,11	0,16	1,78	3,47
1989	0,88	0,06	0,47	0,05	0,11	0,16	1,73	3,46
1990	0,95	0,09	0,44	0,06	0,18	0,17	1,75	3,64
1991	0,97	0,34	0,43	0,06	0,30	0,18	1,73	4,01
1992	0,91	0,51	0,40	0,06	0,34	0,18	1,68	4,07
1993	0,86	0,66	0,47	0,07	0,36	0,21	1,49	4,12
1994	0,77	0,78	0,42	0,07	0,48	0,22	1,29	4,03
1995	0,90	0,77	0,49	0,07	0,42	0,23	1,21	4,09
1996	0,76	0,54	0,39	0,06	0,27	0,23	1,04	3,29
1997	0,76	0,53	0,28	0,06	0,25	0,24	0,88	3,00
1998	0,83	1,16	0,25	0,05	0,41	0,24	0,71	3,78
1999	0,92	1,56	0,24	0,05	0,64	0,26	0,65	4,32
2000	0,98	1,97	0,18	0,05	0,40	0,25	0,57	4,40

Tableau 4.9

Nombre d'emplois dans le secteur maritime, région de l'Atlantique, 1988-2000

	Pêches commerciale	Pétrole et gaz	Transport maritime	Tourisme	Construction maritime	Fabrication et services	Services gouverne-mentaux	Total
					ETP			
1988	45 401	495	13 635	2 520	2 700	7 090	32 030	103 871
1989	51 178	252	15 366	2 630	2 810	7 570	30 820	110 626
1990	47 761	361	15 343	2 830	4 540	8 230	29 850	108 915
1991	45 260	1 060	13 980	2 990	7 400	7 960	29 990	108 640
1992	45 972	1 406	14 215	3 180	8 090	7 480	29 340	109 683
1993	43 291	2 050	12 028	3 420	8 800	8 080	29 000	106 669
1994	42 301	2 369	11 422	3 600	11 540	9 280	27 280	107 792
1995	41 681	2 129	12 423	3 650	9 640	9 190	26 070	104 783
1996	38 621	1 386	12 229	3 430	6 390	9 210	26 080	97 346
1997	36 429	1 681	11 107	3 180	5 810	9 320	22 330	89 857
1998	37 256	3 540	11 443	3 080	9 960	9 370	21 640	96 289
1999	38 095	4 490	12 221	2 970	15 800	9 920	21 290	104 786
2000	39 530	5 910	12 227	2 880	10 600	10 300	21 180	102 627
TMC	-1,2	20,7	-0,9	1,1	11,4	3,1	-3,4	-0,1

Source : Tableaux 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6 et 4.7.

Les contributions, en pourcentage, des divers segments du secteur maritime à la valeur de la production et à l'emploi et la variation de leur importance relative dans le secteur maritime en 1988 et 2000 sont fournis au tableau 4.10.

Tableau 4.10

Production brute et emplois dans le secteur maritime, 1988 et 2000, région de l'Atlantique

	1988		2000	
	Valeur de la production	Emplois (ETP)	Valeur de la production	Emplois (ETP)
		%		
Pêches commerciale	18,6	42,9	19,6	38,5
Pétrole et gaz extracôtiers	2,3	0,5	31,4	5,8
Transport maritime	16,1	12,9	7,7	11,9
Tourisme en mer	1,8	2,4	1,7	2,8
Construction maritime	3,2	2,5	12,0	10,3
Fabrication et services maritimes	4,3	8,5	6,7	10,0
Services gouvernementaux	53,7	30,3	20,9	20,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Tiré des tableaux 4.7 a) et 4.9.

Le tableau 4.10 illustre les changements structurels importants survenus dans le secteur maritime pendant cette période caractérisée par des diminutions dans les industries du secteur public et des transports maritimes et des augmentations dans les segments de l'industrie pétrolière et gazière, de la construction maritime, du tourisme en mer et dans celui de la fabrication et des services. La part de la production du secteur maritime attribuable au secteur public a diminué de 53,7 à 20,9 p. 100 et sa part de l'emploi de 30,3 à 20,7 p. 100 pendant la période. La valeur de la production du transport maritime a diminué de 16,1 à 7,7 p. 100 et le nombre d'emplois de 12,9 à 11,9 p. 100.

En ce qui concerne les segments en croissance, l'industrie pétrolière et gazière a augmenté sa contribution à la valeur de la production d'environ 2,3 à 31,4 p. 100 et à l'emploi de moins de 1 à 5,8 p. 100 pendant la période. La construction maritime a augmenté de 3,2 à 12 p. 100 sa contribution à la valeur de la production et de 2,5 à 10,3 p. 100 sa contribution à l'emploi. L'industrie de la fabrication et des services a augmenté de 4,3 à 6,7 p. 100 sa contribution à la valeur de la production et de 8,5 à 10 p. 100 sa contribution à l'emploi. Dans le cas du tourisme en mer, sa contribution a diminué de 1,8 à 1,7 p. 100 pour la valeur de la production, mais a augmenté de 2,4 à 2,8 p. 100 pour l'emploi. L'industrie des pêches a augmenté de 18,6 à 19,6 p. 100 sa contribution à la valeur de la production mais a diminué de 42,9 à 38,5 p. 100 sa contribution à l'emploi pendant la période étudiée.

Le tableau 4.11 résume les changements intervenus dans la production et la contribution du secteur privé au PIB, c'est-à-dire à l'exclusion du secteur public, dans l'économie régionale de la côte atlantique.

Tableau 4.11

Contribution des entreprises privées du secteur maritime, région de l'Atlantique, 1988-2000

	Valeur brute de la production		Valeur ajoutée	Contribution au PIB	Emplois
	(Millions $)	(Millions $ de 1992)	(Millions $ de 1992)	%	ETP
1988	5 118,1	5 655,4	2 904,9	1,69	71 841
1989	5 420,9	5 740,8	3 026,8	1,73	79 806
1990	5 946,6	6 119,1	3 310,6	1,89	79 065
1991	6 637,6	6 703,9	3 895,6	2,28	79 750
1992	6 746,9	6 746,9	4 107,2	2,39	80 343
1993	7 412,6	7 323,6	4 596,3	2,63	77 669
1994	8 545,4	8 306,1	4 941,8	2,74	80 512
1995	8 888,8	8 417,7	5 252,7	2,87	78 713
1996	7 412,9	6 901,3	4 122,1	2,25	71 266
1997	7 376,3	6 786,2	4 003,0	2,12	67 527
1998	10 358,2	9 539,9	5 937,2	2,95	74 649
1999	12 627,6	11 503,7	7 452,4	3,56	83 496
2000	13 252,7	11 649,1	8 099,3	3,81	81 447
TMC	7,9	6,0	8,5		1,0

Source : Tableaux 4.8 a), b), c) et 4.9.

La valeur de la production du secteur privé a augmenté en termes courants de 5,1 milliards de dollars à 13,3 milliards pendant la période 1988-2000, soit un taux annuel moyen de 7,9 p. 100 et de 6 p. 100 en termes réels. La contribution du secteur au PIB de la région est passée de 1,69 p. 100 en 1988 à 3,81 p. 100 en 2000. Le nombre d'emplois dans le secteur privé a augmenté de 71 800 à 81 400 pendant cette période, soit un taux annuel moyen de 1,0 p. 100. L'accroissement de la contribution au PIB indique que la composante privée du secteur maritime a été un secteur en croissance important de l'économie de la région pendant la période étudiée. Cette économie a connu une croissance annuelle moyenne de 1,6 p. 100 comparativement à 8,6 p. 100 pour l'industrie maritime primaire et à 6,0 p. 100 pour le secteur privé.

5.0 LA PERFORMANCE DU SECTEUR MARITIME PENDANT LA PÉRIODE 1988-2000, RÉGION DU PACIFIQUE

La côte canadienne du Pacifique s'étend sur 27 000 km et compte plus de 6 500 îles côtières. Bien que la plate-forme continentale et la ZEE représentent une superficie relativement faible comparativement aux côtes de l'Atlantique et de l'Arctique, la région est avantagée par ses abondantes ressources marines vivantes et ses importantes ressources minières, pétrolières et gazières. Ces dernières n'ont pas été exploitées parce qu'elles sont sous le coup des moratoires des gouvernements fédéral et provincial en vigueur depuis 1972, qui en interdisent l'exploitation, afin d'empêcher que les pétroliers de brut se rendant à Valdez, en Alaska, empruntent l'entrée Dixon, le détroit d'Hecate et le détroit de la Reine-Charlotte. La pêche, le transport maritime et le tourisme sont donc les plus importantes industries maritimes de la côte du Pacifique. Les principaux problèmes dont elles souffrent sont de nature économique et environnementale du fait que la région en est arrivée à un stade de son évolution où la relation entre l'océan et la terre a un impact économique crucial.

5.1 L'industrie des pêches commerciale

La pêche dans le Pacifique est caractérisée par divers degrés de surcapacité qui exerce une forte pression sur les populations de poissons. C'est particulièrement le cas de la pêche traditionnelle au saumon, au flétan et aux œufs de hareng. Les investissements en capital dans la flotte ont augmenté continuellement après l'introduction de programmes d'accès limité en 1969 et, à la fin des années 1980, les pêcheurs de la Colombie-Britannique ont utilisé leurs revenus élevés pour investir des sommes importantes dans la flotte, déjà surcapitalisée. Ils étaient donc très vulnérables lorsque les marchés mondiaux ont profondément changé et que les prix et les recettes brutes de la pêche au saumon ont chuté dans les années 1990. C'est ce qui a incité le gouvernement à intervenir en 1996 en mettant œuvre le Programme de relance de la pêche du saumon du Pacifique (le Plan Mifflin) qui visait, par un programme de rachat de permis de pêche de 80 millions de dollars à réduire de moitié le nombre des navires dans la flotte de pêche au saumon. Ces facteurs ont entraîné pour l'industrie des pêches et des fruits de mer de la Colombie-Britannique des répercussions graves tout au long de la période à l'examen.

Les débarquements des pêches traditionnelles ont diminué de 265 900 tonnes (533,6 millions de dollars) en 1988 à 143 400 tonnes (344,6 millions de dollars) en 2000, avec un sommet de 314 700 tonnes (571,6 millions de dollars) en 1994 (tableau 5.1). Pour l'ensemble de la période, les débarquements ont diminué soit un taux annuel moyen de 5,1 p. 100 en volume et de 3,6 p. 100 en valeur. Le nombre de pêcheurs (ETP) a diminué de 9 000 en 1988 à 2 500 en 2000, soit un taux annuel moyen de 10,8 p. 100.

La production maricole s'est constamment développée, passant de 10 400 tonnes (42,2 millions de dollars) en 1988 à 55 700 tonnes (292,4 millions de dollars) en 2000, soit un taux de croissance annuel moyen de 13,9 p. 100 en volume et de 16,1 p. 100 en valeur. En raison de cette croissance et de la diminution des captures, la mariculture a fait grimper la valeur de la production de la pêche fondamentale de 7,3 p. 100 en 1988 à 45,9 p. 100 en 2000.

Tableau 5.1

Industrie des pêches fondamentale, région du Pacifique, 1988-2000

	Fondamentale			Mariculture			Total		
	Volume des captures Milliers de tonnes	Valeur des captures (Millions $)	Nombre de pêcheurs ETP	Volume Milliers de tonnes	Valeur (Millions $)	Emplois ETP	Volume Milliers de tonnes	Valeur (Millions $)	Emplois ETP
1988	265,9	533,6	9 157	10,4	42,2	550	276,3	575,8	9 707
1989	287,2	453,6	9 083	15,7	63,2	860	302,9	516,8	9 943
1990	303,5	479,8	8 838	17,7	84,9	990	321,2	564,7	9 828
1991	316,6	380,2	8 286	24,1	139,0	1 510	340,7	519,2	9 796
1992	299,4	416,1	8 004	24,6	136,4	1 550	324,0	552,5	9 554
1993	290,9	464,8	8 451	27,2	155,4	1 700	318,1	620,2	10 151
1994	314,7	571,6	8 243	25,7	155,7	1 770	340,4	727,3	10 013
1995	222,3	423,7	8 092	33,6	180,3	2 110	255,9	604,0	10 202
1996	240,7	428,1	6 091	34,3	171,1	2 200	275,0	599,2	8 291
1997	250,8	406,5	6 046	46,2	184,6	2 980	297,0	591,1	9 026
1998	217,1	290,9	3 993	48,3	237,9	3 160	265,4	528,8	7 153
1999	217,8	316,6	3 890	55,9	302,7	3 490	273,7	619,3	7 380
2000	143,4	344,6	2 500*	55,7	292,4	3 420	199,1	637,0	5 920
TMC	-5,1	-3,6	-10,8	13,9	16,1	15,2	-2,7	0,8	-4,1

* Estimations.

Source : Site Web des Services statistiques du MPO.

Tableau 5.2

Industrie des pêches, région du Pacifique, 1988-2000

	Pêche fondamentale et mariculture		Fabrication secondaire				Total		
	Nombre de pêcheurs*	Valeur des captures	Nombre d'établissements	Nombre de travailleurs	Valeur des livraisons de marchandises de production propre	Valeur ajoutée	Emplois	Valeur de la production**	Valeur ajoutée
	ETP	(Millions $)		ETP	(Millions $)		ETP	(millions $)	
1988	9 707	575,8	59	3 625	776,1	252,2	13 332	818,3	705,1
1989	9 943	516,8	62	3 620	744,4	218,1	13 563	807,6	458,1
1990	9 626	564,7	57	3 470	784,5	250,1	13 298	869,4	415,0
1991	9 796	519,2	53	3 256	709,7	246,6	13 052	848,7	395,7
1992	9 554	552,5	54	3 150	634,6	186,4	12 704	771,0	392,5
1993	10 151	620,2	53	3 059	689,8	239,1	13 210	845,2	471,1
1994	10 013	727,3	51	2 949	862,8	354,0	12 962	1 018,5	794,6
1995	10 202	604,0	56	3 212	793,7	244,5	13 414	974,0	667,2
1996	8 291	599,2	68	3 052	716,1	216,3	11 343	887,2	622,0
1997	9 026	591,1	70	3 036	587,1	170,7	12 062	771,7	592,9
1998	7 153	528,8	62	2 911	505,4	189,1	10 064	743,3	576,2
1999	7 380	619,3	61	3 142	599,6	244,4	10 522	902,3	684,8
2000	5 920	637,0	55***	2 660	476,0	190,4	8 580	768,4	649,1
TMC	-4,1	0,8		-2,6	-4,1	-2,3	-3,7	-0,5	-0,7

* Comprend les travailleurs maricoles.

** Comprend la valeur de la production de la mariculture et la valeur des livraisons de marchandises de production propre.

*** Estimations.

Source : Site Web des Services statistiques du MPO; Statistique Canada, *Industries manufacturières du Canada: niveaux national et provincial*, n° de cat. 31-203.

Dans le secteur manufacturier secondaire de l'industrie des pêches, la valeur des produits fabriqués a diminué de 776,1 millions de dollars en 1988 à 476,0 millions en 2000, soit un taux annuel moyen de

4,1 p. 100 (tableau 5.2). Le nombre d'emplois (ETP) a également baissé de 3625 en 1988 à 2660 en 2000, soit un taux annuel moyen de 2,6 p. 100.

L'industrie des pêches de la côte du Pacifique a accusé un recul au cours de la période 1988-2000. La valeur de la production totale, qui avait augmenté de 818,3 millions de dollars en 1988 à 1 milliard en 1994, est tombée à 768,4 millions en 2000, soit un taux de diminution annuel moyen de 0,5 p. 100 pour l'ensemble de la période. Le nombre d'emplois dans l'industrie est passé de 13 300 à moins de 8600 ETP pendant cette même période, soit un taux annuel moyen de 3,7 p. 100.

5.2 L'industrie pétrolière extracôtière

Le dernier moratoire sur la prospection pétrolière et gazière maritime a été imposé par le gouvernement de la Colombie-Britannique en 1989, peu après le déversement de 11 millions de gallons de pétrole brut dans le golfe du Prince-William à la suite du naufrage de l'Exxon Valdez le long de la côte de l'Alaska. Les possibilités d'exploitation pétrolière et gazière sont pourtant énormes : les estimations du potentiel pétrolier extracôtier vont de 300 millions à 500 millions de barils (Science Council of British Columbia, 1993, p. 105). Selon la Commission géologique du Canada, la région côtière près de Prince Rupert pourrait contenir 10 milliards de barils de pétrole et 43 billions de pieds cubes de gaz, soit plus de 10 fois les réserves du champ pétrolifère Hibernia, à Terre-Neuve. En outre, les réserves marines de la côte du Pacifique peuvent être exploitées plus économiquement du fait de la faible profondeur des eaux dans le bassin de la Reine-Charlotte.

5.3 L'industrie du transport maritime

L'industrie du transport maritime joue un rôle important dans l'économie de la région du Pacifique. Le nombre total de tonnes de cargaisons chargées et déchargées a augmenté de 92,1 millions de tonnes en 1988 à 97 millions en 2000, avec un sommet de 99 millions en 1997 (tableau 5.3). Les recettes des ports ont augmenté de 138,4 millions de dollars à 194,4 millions pendant la période 1988-2000, soit un taux de croissance annuel moyen de 2,8 p. 100. L'industrie du transport maritime intérieur a augmenté de 1 milliard de dollars en 1988 à 1,2 milliard en 2000, avec un sommet de 1,3 milliard en 1994-1995. Le nombre d'emplois dans cette industrie a diminué de 11 000 à 7400 pendant la période, soit un taux annuel moyen de 3,2 p. 100. Les revenus combinés des industries de la construction et de la réparation de navires et d'embarcations ont augmenté de 238,9 millions de dollars en 1988 à 392,4 millions en 2000, soit un taux annuel moyen de 4,1 p. 100. En raison des changements survenus dans ces trois industries, les revenus du transport maritime ont augmenté de 1,4 milliard de dollars à 1,8 milliard pendant la période, soit un taux de croissance annuel moyen de 1,7 p. 100. Le nombre d'emplois dans l'industrie a cependant diminué de 15 000 à 12 900, soit un taux annuel moyen de 1,2 p. 100.

Tableau 5.3

Industrie du transport maritime, région du Pacifique, 1988-2000

	Secteur portuaire			Transport maritime		Construction de navires et d'embarcations		Total pour l'industrie		
	Fret manutentionné (Millions tonnes)	Emplois ETP	Revenus de l'industrie portuaire (Millions $)	Emplois ETP	Revenus (Millions $)	Emplois ETP	Revenus (Millions $)	Emplois ETP	Revenus (Millions $)	Valeur ajoutée
1988	92,1	1 490	138,4	10 979	1 063,2	2 475	238,9	14 944	1 440,5	389,6
1989	84,9	1 370	136,7	11 241	1 223,3	2 645	280,7	15 256	1 640,7	390,8
1990	85,5	1 365	138,5	10 750	1 189,3	2 490	256,3	14 605	1 584,1	369,6
1991	91,7	1 300	151,0	9825	1 151,1	1 886	229,8	13 011	1 531,9	452,7
1992	85,2	1 200	145,0	10 014	1 122,1	2 486	221,6	13 700	1 488,7	382,3
1993	82,1	1 130	156,3	11 028	1 307,2	2 451	229,5	14 609	1 693,0	365,1
1994	91,0	1 185	179,7	10 695	1 352,5	2 072	199,8	13 952	1 732,0	459,0
1995	93,6	1 095	186,5	9811	1 352,5	2 307	227,3	13 213	1 766,3	494,7
1996	93,6	1 140	190,9	8073	1 246,6	2 184	231,5	11 397	1 669,0	468,0
1997	98,9	1 070	188,9	7554	1 200,0	2 885	291,0	11 509	1 679,9	498,4
1998	91,9	1 060	186,6	6669	1 063,1	3 333	316,2	11 040	1 565,9	476,7
1999	94,5	1 080	193,5	6929	1 137,3	3 814	376,7	11 823	1 707,5	537,5
2000	97,0	1 120	194,4	7441	1 175,2	4 370	392,4	12 931	1 762,0	559,2
TMC	0,4	-2,4	2,8	-3,2	0,8	4,4	4,1	-1,2	1,7	3,0

Source : Statistique Canada, *Le transport maritime au Canada* (annuels), n° de cat. 54-205; Transports Canada, *Le transport au Canada, Rapports annuels*.

5.4 L'industrie du tourisme en mer

Les dépenses imputables au tourisme en mer dans la région du Pacifique ont augmenté de 576,2 millions de dollars en 1988 à 751,8 millions en 2000, soit un taux de croissance annuel moyen de 2,2 p. 100 (tableau 5.4). Cette croissance de l'industrie s'explique par une augmentation du nombre de touristes côtiers et des croisières. En ce qui concerne le tourisme côtier, les revenus et les investissements ont augmenté de 113,7 millions de dollars à 221,2 millions pendant la période, soit un taux de croissance annuel moyen de 5,5 p. 100. Le nombre de passagers de croisières a augmenté de 324 300 à 1,1 million, soit un taux de croissance annuel moyen de 9,8 p. 100 et leurs dépenses ont augmenté soit un taux annuel moyen de 17,7 p. 100. Les dépenses directes au titre de la pêche récréative en mer ont augmenté de 454,8 millions de dollars à 466 millions, soit un taux de croissance annuel moyen de 0,2 p. 100, et le nombre de pêcheurs sportifs a diminué de 379 200 à 243 200, soit un taux annuel moyen de 3,7 p. 100.

Tableau 5.4

Industrie du tourisme en mer, région du Pacifique, 1988-2000

	Pêche récréative en mer		Tourisme côtier	Tourisme de croisières		Total			Emplois
	Pêcheurs sportifs Milliers	Dépenses et investissements directs (Millions $)	Revenus et investissements	Passagers de croisières Milliers	Dépenses (Millions $)	Pêcheurs sportifs et passagers de croisières Milliers	Dépenses (Millions $)	Valeur ajoutée	EIP
1988	379,2	454,8	113,7	324,3	7,7	703,5	576,2	230,5	7 470
1989	378,1	473,3	118,3	333,2	9,0	711,3	600,6	240,2	7 370
1990	376,9	561,2	140,3	388,3	11,9	765,2	713,4	285,4	8 540
1991	359,2	555,7	150,2	423,9	13,8	783,1	719,7	287,9	8 450
1992	342,6	549,7	152,9	449,2	15,2	791,8	717,8	287,1	8 340
1993	326,4	543,5	158,2	519,9	18,6	846,3	720,3	288,1	8 270
1994	311,3	537,4	168,6	591,4	29,2	902,7	735,2	294,1	8 310
1995	297,2	533,8	182,4	596,7	31,5	893,9	747,7	299,1	8 230
1996	282,7	517,9	194,4	701,5	38,9	984,2	751,2	300,5	8 130
1997	270,6	505,5	206,3	816,5	46,1	995,4	757,9	303,2	8 100
1998	258,6	492,9	210,5	873,1	50,4	1 020,6	753,8	301,5	8 080
1999	247,0	480,2	215,7	947,6	56,8	1 194,6	752,7	301,1	7 970
2000	243,2	466,0	221,2	1 054,0	64,6	1 297,2	751,8	300,7	7 680
TMC	-3,7	0,2	5,5	9,8	17,7	5,1	2,2	2,2	2,3

* Ces données sont basées sur un taux de 25 p. 100 des dépenses et des investissements directs de la pêche récréative, comme le suggère ARA *Marine* pour la période jusqu'à 1991, et sur le taux de croissance subséquent de la contribution du tourisme au PIB de la C.-B., tiré de *Tourism Monitor. Tourism in British Columbia : Opportunity Analysis*, pièce 2.5 (1991).

Source : MPO, *Enquête sur la pêche récréative au Canada (1985, 1990, 1995, 2000)*, Ottawa; Transports Canada, *Statistiques sur l'industrie des croisières*.

Tableau 5.5

Investissements dans la construction, secteur maritime, région du Pacifique, 1988-2000

	Construction d'édifices	Ouvrages maritimes	Investissements	Total Valeur ajoutée	Emplois
		(Millions $)			ETP
1988	62,1	66,9	129,0	61,9	1 020
1989	59,5	161,9	221,4	106,3	1 730
1999	62,8	93,3	156,1	74,9	1 220
1991	57,8	63,9	121,7	58,4	940
1992	83,7	70,2	153,9	76,7	1 130
1993	135,8	58,2	194,0	66,6	1 070
1994	140,2	89,8	230,0	110,4	1 720
1995	144,7	118,4	263,1	127,9	1 840
1996	158,0	117,2	275,2	132,1	1 910
1997	148,2	54,9	203,1	97,5	1 540
1998	157,1	75,5	232,6	111,7	1 620
1999	155,7	76,9	232,6	111,6	1 600
2000	151,9	80,9	232,8	111,7	1 600
TMC	7,4	1,6	4,9	4,9	3,7

Source : Statistique Canada, *Dépenses en immobilisations par type d'actif*, 1992-1996, n° de cat. 61-223; *Investissements privés et publics au Canada*, n° de cat. 61-205.

5.5 L'industrie de la construction maritime

Bien que les investissements dans l'industrie de la construction maritime de la côte du Pacifique aient fluctué entre 1988 et 2000, ils ont cependant augmenté de 129 millions de dollars en 1988 à

232,8 millions en 2000, avec un sommet de 275,2 millions en 1996, soit un taux annuel moyen de 4,9 p. 100 (tableau 5.5). Le nombre d'emplois dans cette industrie est passé de 1 000 à 1 600, soit un taux de croissance annuel moyen de 3,7 p. 100. Les changements dans l'investissement et l'emploi ont été imputables à l'augmentation de la construction d'édifices et des ouvrages maritimes pendant la période. Les investissements dans la construction d'édifices ont augmenté de 62,1 millions de dollars à 151,9 millions, soit un taux annuel moyen de 7,4 p. 100; et les ouvrages maritimes de 66,9 millions de dollars à 80,9 millions, soit un taux annuel moyen de 1,6 p. 100.

5.6 L'industrie de la fabrication et des services maritimes

La valeur de la production issue de l'industrie de la fabrication et des services maritimes de la côte du Pacifique a augmenté de 603,7 millions de dollars en 1988 à 1,3 milliard en 2000, soit un taux de croissance annuel moyen de 6,1 p. 100; et le nombre d'emplois dans cette industrie a grimpé de 8 500 à 11 600, soit un taux de croissance annuel moyen de 2,6 p. 100 (tableau 5.6).

Tableau 5.6

Industrie de la fabrication et des services maritimes, région du Pacifique, 1988-2000

	Communications et systèmes électroniques marins	Technologies marines	Approvisionnements aquicoles	Services maritimes	Emplois	Total Valeur de production	Valeur ajoutée
		(Millions $)			ETP	(Millions $)	
1988	61,5	270,0	46,9	225,3	8 500	603,7	309,0
1989	63,2	283,5	84,8	236,4	9 250	667,9	341,2
1990	54,7	251,2	106,8	2476	9 140	660,3	341,5
1991	46,7	233,7	132,3	259,1	9 050	671,8	337,8
1992	42,4	264,6	158,8	271,3	8 720	737,1	380,2
1993	39,4	251,1	190,5	284,1	8 380	765,1	371,6
1994	38,1	243,0	228,6	297,4	8 380	807,1	429,5
1995	47,9	259,2	274,5	311,3	8 920	892,9	472,8
1996	48,0	260,0	329,2	326,0	9 800	963,2	535,3
1997	55,6	263,1	346,5	378,6	10 520	1 049,3	553,1
1998	58,5	271,5	371,5	393,6	10 700	1 095,1	583,5
1999	62,6	275,7	425,6	415,6	11 180	1 179,5	630,5
2000	67,0	280,0	482,6	438,9	11 580	1 268,5	665,7
TMC	0,7	0,3	19,4	5,6	2,6	6,1	6,4

Source : Statistique Canada, *Industries manufacturières du Canada: niveaux national et provincial*, n° de cat. 31-203; Alliance de l'industrie canadienne de l'aquaculture, *Profil de l'industrie canadienne de l'aquiculture et analyse du marché du travail*, 1998, Ottawa.

Ce développement est dû aux industries de l'approvisionnement aquicole et des services maritimes. L'industrie de l'approvisionnement aquicole a connu une croissance soutenue, à une moyenne annuelle de 19,4 p. 100, et les services maritimes une croissance moyenne de 5,6 p. 100 pour la période. Les industries des technologies marines et des communications et systèmes électroniques marins ont été relativement stables pendant la période, avec des taux de croissance annuels de 0,7 p. 100 et de 0,3 p. 100 respectivement.

5.7 L'industrie des services gouvernementaux

Les dépenses gouvernementales aux niveaux fédéral et provincial dans la région du Pacifique (y compris le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest) ont diminué de 2 milliards de dollars en 1988-1989 à 1,2 milliard en 2000-2001, soit un taux annuel moyen de 4,2 p. 100 (tableau 5.7). Le nombre d'emplois du secteur public dans le secteur maritime de la région a diminué de 10 600 à 6970 pendant cette période, soit un taux annuel moyen de 3,5 p. 100.

Tableau 5.7

Dépenses et années-personnes aux niveaux fédéral et provincial, région du Pacifique, 1988-2000

	Gouvernement fédéral*		Gouvernement provincial		Total des dépenses gouvernementales aux niveaux fédéral et provincial		
	Emplois ETP	Dépenses (Millions $)	Emplois ETP	Dépenses** (Millions $)	Emplois (années-personnes) ETP	Dépenses (Millions $)	Valeur ajoutée
1988/89	9 940	1 877,4	660	84,1	10 600	1 961,5	918,0
1989/90	9 280	1 884,6	1 070	138,6	10 350	2 023,2	948,8
1990/91	8 190	2 011,2	1 310	23,2	9 500	2 034,4	946,0
1991/92	8 450	2 022,7	1 150	18,6	9 600	2 041,3	936,9
1992/93	9 390	2 052,0	630	109,3	10 020	2 161,3	983,4
1993/94	9 510	1 896,3	330	78,1	9 840	1 974,4	892,4
1994/95	8 910	1 732,8	290	64,3	9 200	1 797,1	807,2
1995/96	8 500	1 739,2	280	62,3	8 780	1 801,5	789,0
1996/97	8 550	1 523,5	280	62,0	8 830	1 585,5	691,2
1997/98	7 330	1 340,3	250	66,8	7 580	1 407,1	609,2
1998/99	7 230	1 218,6	480	130,9	7 710	1 349,5	533,2
1999/00	6 800	1 169,3	250	74,5	7 050	1 243,8	493,8
2000/01	6 770	1 125,3	200	53,3	6 970	1 178,6	459,6
TMC	-3,2	-4,3	-9,9	-3,8	-3,5	-4,2	-5,8

* Comprend les dépenses pour le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

** Dépenses pour les pêches, la contribution à la Société des traversiers de la Colombie-Britannique et l'entretien des traversiers. Les fluctuations dans les dépenses ont été le résultat des changements intervenus dans la contribution du gouvernement de la Colombie-Britannique aux services de traversiers.

Source : Statistique Canada, *Nombre d'emplois et rémunération dans le secteur public*, n° de cat. 72-209.

Les dépenses du gouvernement provincial de la Colombie-Britannique au titre de la gestion des pêches et du transport maritime ont fluctué considérablement pendant la période, principalement en raison du fait que les contributions du gouvernement aux services de traversiers de la Colombie-Britannique varient d'une année à l'autre, selon les coûts et les revenus des services de traversiers. Les dépenses ont cependant diminué de 84,1 millions de dollars en 1988 à 53,3 millions en 2000, soit un taux annuel moyen de 3,8 p. 100. En 1998, une augmentation importante a été notée dans les dépenses gouvernementales provinciales à la suite de la création du ministère des Pêches.

5.8 La contribution du secteur maritime à l'économie régionale du Pacifique

En dollars courants, la valeur de la production dans le secteur maritime a augmenté de 5,5 milliards de dollars en 1988 à 6,0 milliards en 2000, avec un sommet de 6,4 milliards en 1995, soit un taux de croissance annuel moyen de 0,6 p. 100 seulement pour la période [(tableau 5.8 a)]. Cependant, en termes réels (dollars constants de 1992), la valeur de la production a diminué à un taux annuel moyen de 1,3 p. 100 pour la période [(tableau 5.8 b)]. Le faible taux de croissance du secteur maritime vient des diminutions et des taux de croissance réelle négative annuels dans les services gouvernementaux (6,2 p. 100), les pêches (2,4 p. 100) et le transport maritime (0,2 p. 100). Tous les autres segments du secteur maritime ont connu une croissance annuelle positive pendant la période étudiée dont, en ordre d'importance, l'industrie de la fabrication et des services (4,3 p. 100), la construction maritime (3,0 p. 100) et le tourisme (0,3 p. 100).

La valeur ajoutée par le secteur maritime a diminué en termes réels de 2,9 milliards de dollars à 2,4 milliards, soit un taux de diminution annuel moyen de 1,5 p. 100 [(tableau 5.8 c)]. Sur la base de la valeur ajoutée, la contribution du secteur maritime à l'économie de la région du Pacifique a diminué de 4,21 p. 100 en 1988 à 2,52 p. 100 en 2000 [(tableau 5.8 d)]. Le secteur public a diminué sa contribution

au PIB régional de 1,48 à 0,42 p. 100 et la pêche de 1,14 à 0,60 p. 100 pendant la période. Tous les autres industries ont diminué leurs contributions au PIB régional à l'exception de l'industrie de la fabrication et des services.

L'effectif total du secteur maritime a diminué de 55 900 personnes en 1988 à 49 300 en 2000, soit un taux de diminution annuel moyen de 1,0 p. 100 (tableau 5.9). Le nombre d'emplois est tombé dans les industries des pêches, du transport maritime et des services gouvernementaux et a augmenté dans les industries de la construction maritime, de la fabrication et des services, et du tourisme.

Les contributions, en pourcentage, des diverses industries du secteur maritime à la valeur de la production et à l'emploi dans la région du Pacifique en 1988 et 2000 figurent au tableau 5.10. Ce tableau illustre les changements structurels survenus dans le secteur maritime pendant la période étudiée. Ces changements sont caractérisés par une diminution importante du secteur public et de l'industrie des pêches et par une augmentation importante des industries de la fabrication et des services maritimes, du tourisme et de la construction maritime. La valeur de la production du secteur public a chuté de 35,4 à 19,8 p. 100 et l'emploi de 19 à 14,1 p. 100; tandis que la valeur de la production de l'industrie des pêches a chuté de 14,9 à 12,9 p. 100 et l'emploi de 23,9 à 17,4 p. 100. En revanche, la valeur de la production du transport maritime a augmenté de 26,1 à 29,5 p. 100 et l'emploi de 26,1 à 26,2 p. 100.

En ce qui concerne les industries en croissance, l'industrie de la fabrication et des services a augmenté sa contribution à la valeur de la production de 10,9 à 21,3 p. 100 et à l'emploi de 15,2 à 21,5 p. 100. Pour le tourisme en mer, les chiffres sont passés de 10,4 à 12,6 p. 100 pour la valeur de la production et de 13,2 à 15,6 p. 100 pour l'emploi. La contribution de la construction maritime à la valeur de la production et à l'emploi s'est accrue de 2,3 à 3,9 p. 100 et de 1,8 à 3,2 p. 100, respectivement. Les industries primaires des pêches et du tourisme ont augmenté leur contribution à la valeur de la production de 25,3 p. 100 en 1988 à 25,5 p. 100 en 2000, mais ont diminué leur contribution à l'emploi de 37,1 à 33 p. 100.

Tableau 5.8

Contribution des industries du secteur maritime au PIB, région du Pacifique

a) Valeur brute de la production par industrie du secteur maritime, en dollars courants, région du Pacifique

	Pêche commerciale	Pétrole et gaz	Transport maritime	Tourisme	Construction maritime	Fabrication et services	Gouvernements fédéral et provinciaux	Total
					(Millions $)			
1988	818,3		1 440,5	576,2	129,0	603,7	1 961,5	5 529,2
1989	807,6		1 640,7	600,6	221,4	667,9	2 023,2	5 961,4
1990	869,4		1 584,1	713,4	156,1	660,3	2 034,4	6 017,7
1991	848,7		1 531,9	719,7	121,7	671,8	2 041,3	5 935,1
1992	771,0		1 488,7	717,8	153,9	737,1	2 161,3	6 029,8
1993	845,2		1 693,0	720,3	194,0	765,1	1 974,4	6 192,0
1994	1 018,5		1 732,0	735,2	230,0	807,1	1 797,8	6 320,6
1995	974,0		1 766,3	747,7	263,1	892,9	1 801,5	6 445,5
1996	887,2		1 669,0	751,2	275,2	963,2	1 585,5	6 131,3
1997	771,7		1 679,9	757,9	203,1	1 049,3	1 407,1	5 869,0
1998	743,3		1 565,9	753,8	232,6	1 095,1	1 349,5	5 740,2
1999	902,3		1 707,5	752,7	232,6	1 179,5	1 243,8	6 018,4
2000	768,4		1 762,0	751,8	232,8	1 268,5	1 178,6	5 962,1
TMC	-0,5		1,7	2,2	4,9	6,1	-4,2	0,6

Source : Tableaux 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6 et 5.7.

b) Valeur brute de la production des industries du secteur maritime, en dollars constants, région du Pacifique

	Pêche commerciale	Pétrole et gaz	Transport maritime	Tourisme	Construction maritime	Fabrication et services	Gouvernements fédéral et provinciaux	Total
					(Millions $ de 1992)			
1988	904,2		1 591,8	636,7	142,5	667,1	2 167,5	6 109,8
1989	855,2		1 737,5	636,0	234,5	707,3	2 142,6	6 313,1
1990	894,6		1 630,0	734,1	160,6	679,4	2 093,4	6 192,1
1991	857,2		1 547,2	726,9	122,9	678,5	2 061,7	5 994,4
1992	771,0		1 488,7	717,8	153,9	737,1	2 161,3	6 029,8
1993	835,1		1 672,7	711,7	191,7	755,9	1 950,7	6 117,8
1994	990,0		1 683,5	714,6	223,6	784,5	1 747,5	6 143,7
1995	922,4		1 672,6	708,1	249,2	845,6	1 706,0	6 103,9
1996	826,0		1 553,8	699,4	256,2	896,7	1 476,1	5 708,2
1997	710,0		1 545,5	697,3	186,9	965,4	1 294,5	5 399,6
1998	684,6		1 442,2	694,2	214,2	1 008,6	1 242,9	5 286,7
1999	822,0		1 555,5	685,7	211,9	1 074,5	1 133,1	5 482,7
2000	675,4		1 548,8	660,8	204,6	1 115,0	1 036,0	5 240,6
TMC	-2,4		-0,2	0,3	3,0	4,3	-6,2	-1,3

Source : Tiré du tableau 5.8 a).

Tableau 5.8 (suite)

c) Valeur ajoutée au PIB par industrie du secteur maritime, en dollars constants, région du Pacifique

	Pêche commerciale	Pétrole et gaz	Transport maritime	Tourisme	Construction maritime	Fabrication et services	Gouvernements fédéral et provinciaux	Total
					(Millions $ de 1992)			
1988	779,1		430,5	254,7	68,4	341,4	1 014,4	2 888,6
1989	485,1		413,9	254,4	112,5	361,3	1 004,7	2 631,9
1990	427,0		380,3	293,7	77,2	351,4	973,4	2 503,2
1991	399,6		457,3	290,8	59,0	341,8	946,3	2 494,8
1992	392,5		382,3	287,1	76,7	380,2	983,4	2 502,2
1993	465,5		360,7	284,6	65,8	367,2	881,7	2 425,5
1994	772,3		446,2	285,8	107,3	417,5	784,6	2 813,7
1995	631,8		468,5	282,9	121,2	448,7	747,1	2 700,2
1996	579,1		435,7	279,7	123,0	498,4	645,1	2 564,6
1997	545,5		458,6	278,9	89,7	508,9	560,5	2 442,1
1998	530,8		439,0	277,7	102,8	537,4	491,1	2 378,8
1999	623,8		489,7	274,3	101,7	574,3	449,8	2 513,6
2000	570,6		491,6	264,3	98,2	585,2	403,9	2 413,8
TMC	-2,6		1,1	0,3	3,0	4,5	-7,7	-1,5

Source : Tableaux 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6 et 5.7.

d) Contribution, en pourcentage, de chaque industrie du secteur maritime au PIB, région du Pacifique

	Pêche commerciale	Pétrole et gaz	Transport maritime	Tourisme	Construction maritime	Fabrication et services	Gouvernements fédéral et provinciaux	Total
					%			
1988	1,14		0,62	0,37	0,10	0,50	1,48	4,21
1989	0,68		0,58	0,36	0,16	0,51	1,41	3,70
1990	0,59		0,53	0,41	0,11	0,49	1,35	3,48
1991	0,56		0,61	0,40	0,08	0,48	1,29	3,42
1992	0,52		0,50	0,38	0,10	0,52	1,31	3,33
1993	0,59		0,46	0,36	0,08	0,47	1,12	3,08
1994	0,93		0,54	0,35	0,13	0,51	0,95	3,41
1995	0,74		0,55	0,33	0,14	0,53	0,88	3,17
1996	0,67		0,50	0,32	0,14	0,57	0,75	2,95
1997	0,61		0,51	0,31	0,10	0,57	0,63	2,73
1998	0,59		0,49	0,31	0,11	0,60	0,55	2,65
1999	0,68		0,53	0,30	0,11	0,62	0,49	2,73
2000	0,60		0,51	0,28	0,10	0,61	0,42	2,52

Tableau 5.9

Nombre d'emplois dans le secteur maritime, région du Pacifique, 1988-2000

	Pêche commerciale	Pétrole et gaz	Transport maritime	Tourisme	Construction maritime	Fabrication et services	Gouvernements fédéral et provinciaux	Total
					Nombre ETP			
1988	13 332		14 944	7 470	1 020	8 500	10 600	55 866
1989	13 563		15 256	7 370	1 730	9 250	10 350	57 519
1990	13 298		14 607	8 540	1 220	9 140	9 500	56 305
1991	13 052		13 011	8 450	940	9 050	9 600	54 103
1992	12 704		13 700	8 340	1 130	8 720	10 020	54 614
1993	13 210		14 609	8 270	1 070	8 380	9 840	55 379
1994	12 962		13 952	8 310	1 720	8 380	9 200	54 524
1995	13 414		13 213	8 230	1 840	8 920	8 780	54 397
1996	11 343		11 397	8 130	1 910	9 800	8 830	51 410
1997	12 062		11 509	8 100	1 540	10 520	7 580	51 311
1998	10 064		11 040	8 080	1 620	10 700	7 710	49 214
1999	10 522		11 823	7 970	1 600	11 180	7 050	50 145
2000	8 580		12 931	7 680	1 600	11 580	6 970	49 341
TMC	-3,7		-1,2	0,2	3,7	2,6	-3,5	-1,0

Source : Tableaux 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6 et 5.7.

Tableau 5.10

Production brute et emplois par industrie du secteur maritime, région du Pacifique, 1988 et 2000

	1988		2000	
	Valeur de la production	Emplois (ETP)	Valeur de la production	Emplois (ETP)
	%			
Pêche commerciale	14,9	23,9	12,9	17,4
Industrie des hydrocarbures maritime	Nil	Nil	Nil	Nil
Transport maritime	26,1	26,8	29,5	26,2
Tourisme en mer	10,4	13,2	12,6	15,6
Construction maritime	2,3	1,8	3,9	3,2
Fabrication et services maritimes	10,9	15,2	21,3	23,5
Services gouvernementaux	35,4	19,0	19,8	14,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Tiré des tableaux 5.8 a) et 5.9.

Le tableau 5.11 résume les changements survenus dans la production et la contribution au PIB du secteur privé dans la région du Pacifique. La valeur de la production du secteur privé a augmenté en termes courants de 3,6 milliards de dollars en 1988 à 4,8 milliards en 2000, soit un taux de croissance annuel moyen de 2,4 et de 0,5 p. 100 en termes réels. La valeur ajoutée a augmenté à un taux de croissance annuel moyen de 0,6 p. 100. Sur la base de la valeur ajoutée, la contribution du secteur privé au PIB régional dans cette industrie a diminué de 2,74 p. 100 en 1988 à 2,10 p. 100 en 2000. Le nombre d'emplois correspondant a baissé de 45 300 à 42 400 pendant la période, soit un taux annuel moyen de 0,5 p. 100.

Tableau 5.11

Contribution des entreprises privées du secteur maritime, région du Pacifique, 1988-2000

	Valeur brute de la production		Valeur ajoutée	Contribution au PIB	Emplois
	(Millions $)	(Millions $ de 1992)	(Millions $ de 1992)	%	ETP
1988	3 567,7	3 942,3	1 874,2	2,74	45 266
1989	3 938,2	4 170,5	1 627,2	2,29	47 169
1990	3 983,3	4 098,7	1 529,8	2,12	46 805
1991	3 893,8	3 932,7	1 548,5	2,12	44 503
1992	3 868,5	3 868,5	1 518,8	2,02	44 594
1993	4 217,6	4 167,1	1 543,8	1,96	45 539
1994	4 522,8	4 396,2	2 027,3	2,45	45 324
1995	4 644,0	4 397,9	1 953,1	2,30	45 617
1996	4 545,8	4 232,1	1 919,5	2,21	42 580
1997	4 461,9	4 105,1	1 881,5	2,11	43 731
1998	4 390,7	4 043,8	1 887,7	2,11	41 504
1999	4 774,6	4 349,6	2 063,8	2,24	43 095
2000	4 783,5	4 204,6	2 009,9	2,10	42 371
TMC	2,4	0,5	0,6		-0,5

Source : Tableaux 5.8 a), b), c) et 5.9.

La performance du secteur privé indique que le secteur maritime s'est replié dans l'économie régionale du Pacifique, surtout en Colombie-Britannique, où l'industrie des pêches fondamentale a beaucoup souffert.

BIBLIOGRAPHIE

Agrodev. *Ocean Sector Canada*, préparé pour le ministère des Pêches et des Océans (MPO) (1996, Ottawa).

Alliance de l'industrie canadienne de l'aquaculture. *Profil de l'industrie canadienne de l'aquiculture et analyse du marché du travail*, préparé par S. Cormier et D. Tillapaugh (1998, Ottawa).

Canadian Ocean Frontiers Initiative. *An Opportunity for Canada*, Volumes 1 et 2 (1994, Burnaby, C.-B).

Conseil national de recherches du Canada. *Valuation of Shoreline Expenditure in Canada*, par P. Ibbott et M. Whittington (1991, Ottawa).

Dasgupta, P.S. et G.M. Heal. *Economic Theory of Exhaustible Resources*, Cambridge University Press (1979, Cambridge, Royaume-Uni).

Environnement et gouvernements locaux du New Brunswick/ministère des Pêches et des Océans. *La valeur économique des ressources associées à la mer au Nouveau-Brunswick*. Préparé par Mandale Consulting (2000).

Gordon, H.S. *An Economic Approach to the Optimum Utilization of Fishery Resources*, Journal of the Fisheries Research Board, Vol. X (septembre 1953).

Hirschman, A.O. *The Strategy of Economic Development*, Yale University Press.

Howe, C.W. *Natural Resource Economics: Issues, Analysis and Policy*. John Wiley and Sons (1979, New York).

Hutchings, R.W. *Canada's Oceanic Manufacturing and Services Sector*, Volumes 1 et 2, analyse d'information et rapport au Conseil national des affaires maritimes et au MPO (1990, Ottawa).

Institut canadien des océans. *Estimating the Economic Value of Coastal and Ocean Resources: The Case of Nova Scotia*, préparé par une équipe de recherche (1998, Halifax).

Ministère des Pêches et des Océans. *Aperçu des fournisseurs de l'industrie aquicole*, MPO (1992, Ottawa).

Ministère des Pêches et des Océans. *Enquête sur la pêche récréative au Canada*, (rapports de 1995, 1990, 1985) (1997, Ottawa).

Ministère des Pêches et des Océans. *Rôle des gouvernements provinciaux et territoriaux dans le secteur des océans* (1997, Ottawa).

Ministère des Pêches et des Océans. *Rôle du gouvernement fédéral dans le secteur des océans* (1977, Ottawa).

Ministère des Pêches et des Océans. *Stratégie sur les océans du Canada* (2002, Ottawa).

Mitchell, C.L. *The Development of Northern Ocean Industries*, chapitre 3 : « Transit Management in the Northwest Passage, Problems and Perspectives ». Édité par C. Lamson et D.L. Vanderzwaag, Cambridge University Press (1986, Cambridge).

Mitchell, C.L. *Sustainable Oceans Development: the Canadian Approach*. Marine Policy, vol. 22 (1998).

Pugh, D. et L. Skinner. *An Analysis of Marine-Related Activities in the U.K. Economy and Supporting Science and Technology*, IACMST Information Document No. 5 (1996, Londres, Royaume-Uni).

RASCL, *Canada's Ocean industries: Contribution to the Economy 1988-1996*, étude commandée par le MPO (1998, Ottawa).

RASCL, *Canada's Ocean industries: Contribution to the Economy 1988-1998* (2001, Ottawa).

Science Council of British Columbia. *Ocean Opportunities for the West Coast of Canada*, SPARK OCEANS Committee of the Science Council of British Columbia (1993, Burnaby, C.-B.).

Transports Canada. *Le transport au Canada 1997*. Rapport annuel (1998, Ottawa).

ANNEXE A

Concordance entre la CTI de 1980 et le SCIAN du Canada (plus bas niveau de détail)

Les industries (p. ex. la pêche, le transport, la construction maritime) qui forment le secteur maritime sont définies au tableau 2 du RASCL de 1998. La CTI canadienne de 1980 pour ces industries a été utilisée dans les rapports du RASCL des années 1998 et 2001 sur la contribution économique du secteur maritime à l'économie du Canada. Le tableau ci-dessous établit la concordance entre la CTI canadienne de 1980 et les codes récemment introduits du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN). Ce tableau est tiré du site Internet de Statistique Canada (février 2001) :

http://www.statcan.ca/francais/Subjects/Standard/concordances/naics97-to-sice80-det_f.htm

Une partie seulement des codes du SCIAN marqués d'un * font référence à la CTI originale. En général, les notes explicatives indiquent la région pertinente de « chevauchement » avec le nouveau code. Cependant, une comparaison détaillée des définitions des deux codes (voir le site Web ci-dessus) est la seule façon de s'assurer qu'une opération donnée est correctement classifiée. Cette tâche va bien au-delà de la portée du contrat de février 2001, dont l'objectif était d'étendre à 2000 la série chronologique 1988-1996 élaborée dans le rapport du RASCL de 1998 pour y inclure les dernières données disponibles de Statistique Canada et d'autres sources.

CTI 1980	SCIAN Canada	Notes explicatives
B0311 Industrie des pêches en eau salée	112510* Aquaculture animale 114113 Pêche en eau salée	Aquaculture en eau de mer
B0321 Services relatifs à la pêche	112510* Aquaculture animale 418990* Tous les autres grossistes-distributeurs 541710* Recherche et développement en sciences physiques, en génie et en sciences de la vie 811310* Réparation et entretien de machines et de matériel d'usage commercial et industriel, sauf les véhicules automobiles et le matériel électronique 911290* Autres services de protection fédéraux	Écloseries, exploitation Services de préparation et de fournitures d'appâts Services de recherche et de développement sur la pêche Services de réparation de matériel de pêche Services de surveillance et de protection des pêcheries
D0711 Industrie de l'extraction du pétrole brut et du gaz naturel selon des méthodes classiques	211113 Extraction de pétrole et de gaz par des méthodes classiques	
D0821 Sablières et gravières	212323 Extraction de sable et de gravier	
D0911 Industrie du forage à forfait de puits de pétrole et de gaz naturel D0919 Autres industries des services relatifs à l'extraction du pétrole et du gaz naturel	213111 Forage à forfait de puits de pétrole et de gaz 213118* Services relatifs à l'extraction du pétrole et du gaz 213118 Services relatifs à l'extraction de pétrole et de gaz	Services de lutte contre les incendies de puits de pétrole
E1021 Industrie de la transformation du poisson	311710 Préparation et conditionnement de poissons et de fruits de mer	

CTI 1980	SCIAN Canada	Notes explicatives
E1053 Industrie des aliments pour animaux	311111 Fabrication d'aliments pour chats et chiens 311119 Fabrication d'autres aliments pour animaux 311611* Abattage d'animaux, sauf les volailles	Abattage d'animaux pour la préparation d'aliments pour animaux
E1099 Autres industries de produits alimentaires n.c.a.	311410* Fabrication d'aliments congelés	Mets congelés, fabrication
E3271 Industrie de la construction et de la réparation de navires	332319* Fabrication d'autres tôles fortes et éléments de charpentes 336611 Construction et réparation de navires 488390* Autres activités de soutien au transport par eau	Sections de navires et de chalands en métal préfabriquées ailleurs que dans un chantie r naval Réparation et entretien de navires ailleurs que dans un chantier naval
E3281 Industrie de la construction et de la réparation d'embarcations	336612 Construction d'embarcations	
E3299 Autres industries du matériel de transport	336990* Fabrication d'autres types de matériel de transport	Tout autre, sauf bicyclettes et tricycles pour adultes, fabrication
E3359 Autres industries de matériel électronique et de communication	334511* Fabrication d'instruments de navigation et de guidage	Matériel pour radar et sonar, fabrication
E3611 Industrie des produits pétroliers raffinés (sauf les huiles de graissage et les graisses lubrifiantes)	324110 Raffineries de pétrole	
F4021 Bâtiments industriels légers et manufactures	231220* Construction non résidentielle	Tout autre, sauf construction de bâtiments commerciaux et institutionnels, et d'établissements d'industrie lourde
F4112 Infrastructures pétrolières et gazières et constructions connexes (sauf les pipelines)	231330* Construction d'oléoducs, de gazoducs et de complexes industriels connexes	Raffineries, ouvrages de champs de pétrole, stations de pompage et ouvrages connexes, construction
F4113 Oléoducs et gazoducs	231330* Construction d'oléoducs, de gazoducs et de complexes industriels connexes	Gazoducs et oléoducs, construction
F4129 Autre construction lourde	231390* Autres travaux de génie 232110* Préparation du terrain	Tout autre, sauf drainage et récupération des terres
G4541 Industrie du transport par eau de voyageurs et de marchandises	483115* Transport hauturier, côtier et sur les Grands Lacs, sauf le transport par traversier	Tout autre, sauf remorquage maritime et affrétage de navires
G4542 Traversiers	483116* Transport hauturier, côtier et sur les Grands Lacs par traversier	Services de traversier (sauf traversiers ferroviaires)
G4543 Industrie du remorquage maritime	483115* Transport hauturier, côtier et sur les Grands Lacs, sauf le transport par traversier 488339 Autres services de navigation pour le transport par eau 488390* Autres activités de soutien au transport par eau	Transport côtier par chaland (sauf dans les eaux intérieures) Exploitation de chalands, transport par voie d'eau
G4544 Industrie de l'affrètement des navires	483115* Transport hauturier, côtier et sur les Grands Lacs, sauf le transport par traversier 532410* Location et location à bail de machines et matériel pour la construction, le transport, l'extraction minière et la foresterie	Affrétage de navires avec équipage pour navigation en mer, dans les eaux côtières et les Grands Lacs Location de navires (sans équipage)

CTI 1980	SCIAN Canada	Notes explicatives
G4549 Autres industries du transport par eau	487210* Transport par eau de tourisme et d'agrément	Visites du port, restauration et tourisme sur bateau
G4551 Industrie de la manutention des cargaisons	488320 Manutention du fret maritime	
G4552 Industrie de l'administration portuaire	488310* Opérations portuaires	Exploitation d'installations portuaires (p. ex., quais et embarcadères)
G4553 Industrie du sauvetage maritime	488331 Sauvetage maritime	
G4554 Service de pilotage, industrie du transport par eau	488332 Pilotage de navires	
G4555 Industrie des agences d'expédition maritime	488511 Agences de transport maritime	
G4559 Autres industries des services relatifs au transport par eau	488310* Opérations portuaires 488390* Autres activités de soutien au transport par eau	Exploitation et entretien de phares et de canaux Nettoyage des embarcations; vérification et examen des marchandises transportées par voie maritime
G4611 Industrie du transport du gaz naturel par gazoduc	486210 Transport du gaz naturel par gazoduc 488990* Autres activités de soutien au transport	Liquéfaction et regazéification du gaz naturel pour le transport
G4612 Industrie du transport du pétrole brut par oléoduc	486110 Transport du pétrole brut par oléoduc	
G4711 Industrie des silos à grain	493130* Entreposage de produits agricoles	Silos-élévateurs à grain, entreposage seulement
G4791 Industrie de l'entreposage frigorifique	493120 Entreposage frigorifique	
G4799 Autres industries d'entreposage et d'emmagasinage n.c.a	493110 Entreposage général	
H4821 Industrie de la transmission des télécommunications	513340 *Télécommunications par satellite 513390 *Autres services de télécommunications	Services de télécommunications n.c.a. (p. ex., repérage de satellites, télémétrie des communications, exploitation de stations radars)
I5111 Produits pétroliers, commerce de gros	412110 Grossistes-distributeurs de produits pétroliers	
I5212 Produits alimentaires congelés (emballés), commerce de gros I5215 Poissons et fruits de mer, commerce de gros	413190* Grossistes-distributeurs d'autres produits alimentaires spéciaux 413140 Grossistes-distributeurs de poissons et de fruits de mer	Aliments congelés (emballés), commerce de gros
I5219 Autres produits alimentaires, commerce de gros	413110 Grossistes-distributeurs de produits alimentaires généraux	
I5799 Autres machines, matériel et fournitures n.c.a., commerce de gros	417990 Grossistes-distributeurs de tous les autres machines, matériel et fournitures 811310* Réparation et entretien de machines et de matériel d'usage commercial et industriel, sauf les véhicules automobiles et le matériel électronique	Réparation de pompes de station-service

CTI 1980	SCIAN Canada	Notes explicatives
J6019 Autres magasins d'alimentation spécialisés n.c.a.	445220 Poissonneries	
J6322 Marchands de bateaux, de moteurs hors-bord et d'accessoires pour bateaux	441220* Marchands de motocyclettes, de bateaux et d'autres véhicules automobiles	Marchands d'embarcations, de moteurs hors-bord et d'accessoires de navigation
J6541 Magasins d'articles de sport	451110* Magasins d'articles de sport	Tout autre, sauf boutiques d'équipement de cyclisme et d'équitation